ТАЙНЫ МОРСКИХ АВАРИЙ И КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ

Владимир Шигин

СМЕРТЬ У ПИРСА

ГОРИЗОНТ
издательство
Москва 2015

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

«Об той давней трагедии в Полярном я знаю с детства. О ней вполголоса говорил на кухне отец с друзьями, о ней рассказывали одноклассники, переехавшие к нам в Гремиху из Полярного. Уже в конце 80-х годов начали появляться и первые газетные публикации.»

Трагедии подводных лодок Б-37, С-350. Как виделась катастрофа с других кораблей и с берега? В чем правда показаний командира Б-37? Как велись спасательные работы? Дела медицинские и судебные. Трагические параллели, судьбы кораблей и людей.

«Почему бы даже сейчас, спустя пятьдесят лет, не вспомнить погибших на Б-37 и С-350 ребят и не воздать им должное? Пусть эта документальная повесть позволит нам еще раз вспомнить о них. Спасибо вам, ребята, и да пусть будет вам пухом стылая Кольская земля…»

- Владимир Шигин
  - Смерть у пирса
  - Подводные лодки и их экипажи
  - Тот черный день
  - Как виделась катастрофа с других кораблей и с берега
  - Показания командира Б-37
  - Спасательные работы на Б-37
  - Спасательные работы на С-350
  - Начало расследования
  - Выжившие в аду
  - Дела медицинские
  - Расследование катастрофы
  - Итоги работы государственной комиссии
  - Дела судебные
  - Обследование лодок и их подъем
  - Трагические параллели
  - Судьбы кораблей и людей
  - Послесловие
  - Словарь военно-морских терминов и сокращений

Владимир Шигин
Смерть у пирса

Памяти моего друга, подводника Северного флота и талантливого писателя-мариниста Сергея Ковалева посвящаю эту книгу

Автор

Смерть у пирса

Нам больше балласт не продуть.
Мы в море закончили путь…
За цифрами координат.
Лишь даты и сводки скупые.
Не скажут ни камень, ни крест,
Где в черной воде ледяной
На дне обретали покой
Подплава могилы стальные..

Из матросской песни

О той давней трагедии в Полярном я знаю с детства. О ней вполголоса говорил на кухне отец с друзьями, о ней рассказывали одноклассники, переехавшие к нам в Гремиху из Полярного. Уже в конце 80-х годов начали появляться и первые газетные публикации. О сути случившегося там, разумеется, ничего не писалось, зато было много пафоса и обвинений всех начальников, от командиров кораблей до министра обороны. С момента катастрофы прошло уже полвека, а потому давно настала пора разобраться с событиями далекого января 1961 года. К сожалению, трагедия в Полярном во многом предварила столь же трагические события на АПРК «Курск». Как знать, если в свое время были бы сделаны соответствующие выводы из полярнинской катастрофы, если бы обо всех ее обстоятельствах знал офицерский корпус нашего флота, может быть, удалось бы избежать и трагедии августа 2000 года.

…Мое детство прошло в заснеженных и продуваемых ветрами гарнизонах Северного флота: Полярный, Западная Лина, Гремиха. Но если в Западной Лице и в Гремихе я жил уже во вполне сознательном школьном возрасте, то Полярный за малолетством в памяти совсем не отложился. Уже служа в Главном штабе ВМФ, я всего лишь один раз побывал там в командировке. Тогда-то ветераны показали мне тот причал, где в трагический день 11 января 1962 года все и случилось. Тогда ушли на дно две подводные лодки, Б-37 и С-350, погибло много людей.

Так уж получилось, что в 90-х годах мне стали доступны уникальные документы по трагедии в Полярном. Многие годы

они лежали у меня в личном архиве. Постепенно накапливались и другие материалы, пока, наконец, я не набрал первые строчки этого документального повествования.

Подводные лодки и их экипажи

Вначале о главных участниках трагических событий – самих подводных лодках. Вот что отмечено в документах о подводных лодках проекта 641? В 1954 году командованием ВМФ было принято решение о разработке технического проекта океанской подводной лодки большого водоизмещения, более совершенного, чем уже устаревшие большие крейсерские лодки проекта 611. Новая лодка должна была иметь большую, чем ее предшественница, автономность, глубину погружения, большее вооружение и лучшие условия обитания. Уже в январе следующего года был разработан проект, получивший индекс 641. 3 октября 1957 года была заложена головная лодка нового проекта, и уже 28 декабря того же года она была спущена на воду. 25 декабря 1958 года головная субмарина 641-го проекта вошла в состав ВМФ.

Лодка была разделена на семь отсеков: 1-й торпедный, 2-й жилой с каютами офицеров и кают-компанией, в трюме аккумуляторные батареи, 3-й центральный пост, 4-й – жилой отсек с камбузом, в трюме аккумуляторные батареи, 5-й отсек дизельный, 6-й отсек – электромоторный, 7-й отсек – торпедный. Лодки 641-го проекта получили характерную седловатость в срединной части и острый форштевень, что повысило мореходность. Их надводное водоизмещение составило 2000 тонн, подводное – 2485 тонн, предельная глубина погружения – 300 метров, рабочая – 250 метров, автономность – 90 суток, время непрерывного пребывания под водой – 575 часов, скорость над водой – 17 узлов, подводная – 16 узлов. Дальность плавания под РДП при усиленном запасе топлива 17 900 миль. Вооружение лодки: десять 53 3-миллиметровых торпедных аппаратов (6 в носу и 4 в корме), боезапас 22 торпеды (включая телеуправляемые по проводам, вместо части их при необходимости брали мины), глубина стрельбы торпедами с 80 метров. Движение субмарины обеспечивали 3 дизеля 37Д мощностью 2000 л.с. и три электродвигателя (бортовой, мощностью 1350 л.с., средний, мощностью 2700 л.с. и экономического хода 140 л.с.). Данные для стрельбы вырабатывались комплексом «Ленинград-641». Команда насчитывала 70 человек. В НАТО новым «букам» присвоили название «Фокстрот».

Что касается Б-37, то она была построена на заводе № 196 Ленинградского СНХ. Лодку (заводской № 766) заложили 18 июля 1958 года и спустили на воду уже 5 ноября того же года. Экипаж лодки был сформирован 7 октября того же года на

Северном флоте. Государственные испытания Б-37 проходила с 25 сентября по 5 ноября 1959 года, когда приказом командующего Ленинградским военноморским районом была принята в состав ВМФ. 6 февраля 1960 года Б-37 прибыла в Полярный и была зачислена в состав 211-й бригады подводных лодок 33-й Краснознаменной ордена Ушакова дивизии подводных лодок. А 20 июля 1961 года в связи с переформированием 33-й дивизии в 4-ю эскадру вошла в составе своей бригады в нее.

В августе 1960 года Б-37 полностью отработала курс боевой подготовки и вошла в состав кораблей первой линии. В августе того же года успешно участвовала в учениях «Метеор», а в сентябре – в призовых торпедных стрельбах на приз ГК ВМФ.

В течение следующего, 1961 года Б-37 «совершенствовала отработку задач боевой подготовки». В апреле она участвовала в тактическом учении кораблей первой линии СФ. Контрольная проверка по задаче № 1 КПЛ-57 г. проводилась в январе и июне 1961 года. 9 октября 1961 года Б-37 успешно выполнила состязательную торпедную стрельбу на приз командующего Северного флота с оценкой «отлично». В декабре командиру Б-37 была поставлена задача – готовить лодку к походу на полную автономность. 27 декабря 1961 года штаб 211-й бригады осуществил контрольную проверку задачи № 1 КТПЛ 1961 года. По выявленным недостаткам была проведена повторная проверка, принятая с оценкой «хорошо».

В январе 1962 года Б-37, согласно графика подготовки к дальнему плаванию, выходила на двое суток на мерную линию для определения маневренных элементов. Затем начался предпоходовый планово-предупредительный ремонт механизмов.

На 11 января лодка была полностью укомплектована. Экипаж ее насчитывал: 12 офицеров, 3 сверхсрочника, 65 человек старшин и матросов срочной службы и 6 человек кандидатов в курсанты. Всего 86 человек. Отличниками боевой и политической подготовки на лодке числились 37 человек, специалистов 1-го класса – 7 человек, специалистов 2-го класса – 27 человек.

Отличными на Б-37 числились и три боевые части (БЧ-3, БЧ-4 и РТС).

Весь штатный состав был допущен к самостоятельному обслуживанию своих боевых постов и заведовании. При этом в ноябре 1961 года на Б-37 прибыли сразу пять новых офицеров, которые еще не были допущены к самостоятельному управлению своими подразделениями. Четверо из них были выпускниками военно-морских училищ. Пятым являлся командир минно-торпедной боевой части старший лейтенант Леденцов, прибывший после окончания офицерских классов. Он за короткий

срок сдал все зачеты, кроме устройства лодки, и был допущен к самостоятельному управлению своей боевой частью. Знания Леденцова по специальности проверил флагманский минер бригады капитан-лейтенант Витеев и остался ими удовлетворен.

Из показаний заместителя командира 211-й бригады подводных лодок по политической части капитана 2-го ранга ПА Коптяева: «Экипаж подводной лодки Б-37 – сплоченный, здоровый коллектив. В этом я неоднократно убеждался, присутствуя на партийных, комсомольских собраниях, выходах в море».

Из итогового доклада министра обороны маршала Малиновского в ЦК КПСС: «Подводная лодка Б-37 проекта 641 принята от промышленности в состав ВМФ в июне 1959 года, прибыла на Северный флот в феврале 1960 года. Командир подводной лодки капитан 2-го ранга Бегеба Анатолий Степанович в занимаемой должности с сентября 1958 года, допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой, аттестован положительно.

По своему техническому состоянию и уровню боевой подготовки подводная лодка Б-37 находилась в составе кораблей 1-й линии боевого ядра флота. Личным составом укомплектована полностью.

Политико-моральное состояние личного состава лодки здоровое. В дисциплине имели место серьезные недостатки, в 1961 году совершено 10 грубых проступков (пьянство – 8 случаев, самовольные отлучки – 2). В партийно-политической работе на подводной лодке Б-37 обращалось недостаточное внимание на воспитание у личного состава высокой ответственности за соблюдение уставных требований.

В 1961 году на 211-й бригаде подводных лодок, в состав которой входила подводная лодка Б-37, произошло 7 аварий и поломок по вине личного состава, из них 4 на подводной лодке Б-37. Основными причинами аварий, как правило, являлись: недостаточная подготовка личного состава, а также низкая организованность службы и отсутствие должного контроля за деятельностью подчиненных. Имели место случаи нарушения требований действующих правил и инструкций. Так, в ходе расследования установлено, что на подводных лодках нарушались требования о задраивании люков и горловин, об обязательном снижении давления воздуха в резервуарах торпед после смены лодки с боевого дежурства, о замере каждые три дня величины этого давления и др.».

Из объяснительной записки начальника политотдела 4-й эскадры капитана 1-го ранга МЛ. Репина: «Хорошо знаю этот экипаж со дня формирования его в Ленинграде в 1957 году. В

целом экипаж пл Б-37 хороший. Политико-моральное состояние здоровое, что подтверждает успешное решение всех поставленных перед ним задач боевой подготовки.

Командир корабля капитан 2-го ранга Бегеба А.С. умело опирается на партийную организацию в решении поставленных перед кораблем задач. С момента формирования экипажа сменилось три заместителя командира по политической части, что считаю ненормальным явлением. Вновь прибывший заместитель командира по политической части капитан-лейтенант Золотайкин начал работать с экипажем и за короткий срок проявил себя энергичным политработником Старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян – требовательный, знающий офицер. Знаю его с момента прихода офицером на службу. Из всего офицерского состава за весь период с неположительной стороны могу характеризовать только инженер-капитана 3-го ранга Винокурова, бывшего командира БЧ-5, который был снят с должности и демобилизован в марте 1960 года за систематическую пьянку.

Партийная организация насчитывает 19 человек. Из них 15 членов КПСС и 4 кандидата в члены КПСС. По количеству коммунистов это средняя партийная организация по сравнению с остальными кораблями в эскадре. Вновь выбранный секретарь партийной организации, помощник командира капитан-лейтенант Базуткин – хороший офицер, с душой относившийся к порученному делу, пользовавшийся большим авторитетом среди личного состава. За 1961 год в партийную организацию принято 7 матросов и старшин.

Комсомольская организация насчитывала 65 членов, и секретарь комсомольской организации старшина 1-й статьи Уланенко был избран на должность секретаря вторично.

Настроений и высказываний о нежелании служить на подводной лодке среди членов экипажа не было. Весь коллектив экипажа здоровый, дружный. С момента комплектования отличался активным участием в художественной самодеятельности с участием командира и большинства офицеров корабля.

За 1961 год на корабле было 10 грубых проступков, из них 8 пьянок и 2 самовольные отлучки. Считаю, что состояние воинской дисциплины на корабле не соответствовало современным требованиям…

За период боевой подготовки можно отметить следующие недостатки в работе экипажа: в феврале 1961 года была замочена торпеда в торпедном аппарате по вине командира БЧ-3 капитан-лейтенанта Дёмина, за что капитан-лейтенант Дёмин разбирался

на партийном собрании. В 1961 году в результате неправильного содержания системы ВСО и ВИПС были залиты водой несколько аккумуляторов».

* * *

Весьма примечательным кораблем была и вторая невольная героиня нашего повествования – подводная лодка С-350. Дело в том, что это была головная лодка нового, 633-го проекта. Проектирование лодок проекта 633 началось еще в 1955 году в ЦКБ-112, главным конструктором проекта был З.А. Дерибин. По замыслу конструкторов 633-й проект должен был стать дальнейшим развитием весьма удачного проекта средней подводной лодки 613. Размеры лодки проектировались с учетом ее быстрой переброски с одного морского театра на другой по Волго-Балтийскому, Волго-Донскому и Беломоро-Балтийскому каналам Водоизмещение надводное – 1328 тонн и подводное – 1712 тонн, глубина погружения – до 300 метров.

С-350 была двухкорпусной лодкой с семью отсеками. Прочный корпус лодок 633-го проекта был сварным из стали повышенной прочности марки АК-25. Для обеспечения жизнедеятельности и спасения команды из затонувшей лодки на последней имеются три отсека-убежища (первый, третий и седьмой), выгороженные прочными сферическими переборками, испытанными на 29 кгс/см2 со стороны вогнутости и на 7 кгс/см2 со стороны выпуклости.

Вооружение С-350 составляли 6 533-миллиметровых носовых торпедных аппаратов (12 торпед) в первом носовом отсеке и 2 533-миллиметровых кормовых торпедных аппарата (2 торпеды) в седьмом кормовом. На лодке установлена система ПУТС «Ленинград-633». Вырабатываемые системой ПУТС данные о цели автоматически непрерывно передаются в торпедные отсеки и устанавливаются в торпеды, находящиеся в торпедных аппаратах. Торпедные аппараты были оборудованы системой, позволяющей выход людей в снаряжении с глубины до 120 метров. Центральный пост и прочная рубка выполнены как шлюзовая камера и обеспечивают выход команды в снаряжении с глубины до 100 метров. Ход обеспечивали два дизеля 37Д каждый мощностью по 2 тыс. л.с., и два электродвигателя ПГ-1201, каждый мощностью по 1350 л.с., что обеспечивало надводный ход до 16 узлов и подводный – 13 узлов при дальности плавания свыше 10 тысяч миль. Автономность С-350 составляла 60 суток.

Средняя подводная лодка С-350 (заводской № 331) была

построена в Горьком на заводе «Красное Сормово». Лодку заложили 22 октября 1957 года и спустили на воду 30 мая следующего, 1958 года. Ходовые испытания С-350 проходила на Черноморском флоте в Севастополе с октября 1958-го по август 1959 года. После этого лодка совершила переход внутренними водными путями в Полярный. 31 октября 1959 года приказом командующего Северным флотом С-350 была зачислена в состав 33-й дивизии подводных лодок. В ходе испытаний было выстрелено 18 торпед разных типов. Все стрельбы прошли безотказно и без происшествий. В ходе испытаний был осуществлен прием топлива с танкера «Сейма» на ходу при скорости в 6 узлов и волнении моря 2–3 балла.

Если Б-37 находилась в первой линии, то С-350 только что вышла из среднего ремонта и отрабатывала первую задачу курса боевой подготовки 11 февраля 1960 года С-350 отработала и сдала задачу № 1. Затем отработала и сдала вторую и третью задачи. С мая по июль 1960 года С-350 прошла модернизацию и доковый ремонт в СРЗ-35 в поселке Роста. В августе – сентябре того же года лодка находилась в автономном походе и участвовала в учении «Метеор». 5 ноября 1960 года С-350 было присвоено почетное наименование «отличный корабль». В январе следующего года лодка прошла текущий ремонт на заводе в Пала-губе, после чего перешла в Полярный. Там она начала подготовку к новым испытаниям. На лодку загрузили патроны регенерации, аппараты ИДА, гидрокомбинезоны, продукты, секретные документы. 11 января, согласно суточному плану, С-350 должна была заниматься отработкой задачи № 1.

На момент аварии в экипаже С-350 числились девять офицеров, трое сверхсрочников, 23 старшины и 20 матросов. Относительно экипажа С-350 в материалах государственной комиссии сказано: «Весь офицерский состав живет дружной семьей, что сказывается на всем коллективе. Экипаж дружный, инициативный, трудолюбивый. Трусов и паникеров на корабле не наблюдалось. Вопросы организации службы и борьбы за живучесть отработаны вполне удовлетворительно. Чрезвычайных происшествий на корабле не было. Грубых нарушений воинской дисциплины на корабле не было с 1959 года…»

Командовал подводной лодкой капитан 2-го ранга О.К. Абрамов. Из служебной характеристики командира С-350: «Дисциплинированный и исполнительный офицер. Грамотный, трудолюбивый командир, душой болеющий за порученное ему дело. Умело опираясь на комсомольскую и партийную организации, сумел создать на корабле дружный, сплоченный коллектив, добился присвоения наименования «отличный

корабль» и успешно его удерживающий. Умело воспитывает подчиненных. Чуток и заботлив к личному составу. Непрерывно совершенствует свои специальные и политические знания. Является слушателем-заочником военно-морской академии. Все задачи, поставленные перед кораблем, решает успешно. Аварий и поломок материальной части по вине личного состава за период командования кораблем т. Абрамовым на подводной лодке не было. Обладает высокими моральными качествами. Перспективный офицер».

Тот черный день

Итак, 11 января Б-37 находилась ошвартованной у причала № 3 в Полярном. Вторым бортом от нее была ошвартована средняя торпедная подводная лодка С-350. В 23 часа 10 января на подводную лодку прибыл для проверки хода зарядки аккумуляторных батарей флагманский механик бригады инженер-капитан 2-го ранга Сверчков и никаких нарушений не выявил. После окончания зарядки в 2 ночи 11 февраля на Б-37 прибыл еще и дежурный по живучести бригады старший лейтенант-инженер Назаренко. Вместе с командиром БЧ-5 лодки инженер-капитан-лейтенантом Якубенко они проверили состояние батарей, а Назаренко и несение дежурно-вахтенной службы.

Утро 11 января 1962 года в гарнизоне Полярный Северного флота было таким же, как всегда. В 6 часов подъем личного состава, зарядка, завтрак, приборка. В 7.50 построение на подъем флага. В 8.00 подъем флага на стоявших у причалов лодках. После этого командиры делали своим экипажам указания на предстоящий день. Всего на борту Б-37 в тот день находились 72 человека, в том числе 11 офицеров, три сверхсрочника, 54 старшины и матроса срочной службы и четверо кандидатов в курсанты.

Далее, согласно суточному плану, наступило время осмотра и проворачивания оружия и технических средств. Командиры спустились в центральный пост, чтобы оттуда принять доклады о готовности своего корабля к бою и походу. Осмотр и проворачивание оружия и технических средств являются обязательным ежедневным рутинным мероприятием, но при этом командир обязан лично руководить проверкой боеготовности своего корабля, так как проводится она с объявлением начала приготовления лодки к бою и походу. Руководят же проворачиванием старшие помощники командиров. Сразу же после подъема флага старшие помощники командиров подводных лодок объявили по корабельной трансляции: «Оружие и технические средства к проворачиванию приготовить». Все как обычно, все как всегда.

В 8 часов 23 минуты корпус подводной лодки Б-37 неожиданно дернулся от какого-то сильного внутреннего удара. Затем он начал все сильнее и сильнее вибрировать. В этом было что-то неестественное и жуткое.

– Что там у тебя на лодке?! – испуганно крикнул Бегебе стоявший лицом к морю штабной офицер. Бегеба мгновенно

обернулся и увидел, что из открытого рубочного люка его лодки столбом поднимается густой черный дым. Через мгновение оттуда со свистом вырвался язык пламени.

– Это пожар! – закричал он и кинулся в штабной домик, чтобы доложить о случившемся оперативному дежурному по эскадре.

Уже через две минуты оперативный дежурный объявил боевую тревогу по эскадре. Никто из находившихся на причале офицеров никогда не видел ничего подобного. Все смотрели на происходящее, находясь в каком-то ступоре. Спустя несколько мгновений откуда-то из чрева субмарины раздался низкий гул, сила которого быстро нарастала. А спустя еще несколько секунд над ходовой рубкой взвился к небу столб пламени и черного дыма. Теперь со стороны Б-37 напоминала проснувшийся вулкан.

При этом из экипажа лодки на верхней палубе так никто не показался. Не поступило с Б-37 и доклада о пожаре. Это могло значить лишь одно – пожар был столь стремителен, что пытаться спастись или хотя бы дать сигнал о помощи было уже некому.

Всем, находившимся на причальной стенке, было совершенно ясно, что внутри лодки происходит нечто страшное. Вместе с другими, стоявшими на причале офицерами увидел произошедшее и капитан 2-го ранга Бегеба. Командир лодки немедленно бросился в рубку дежурного, чтобы вызвать пожарных и оповестить о пожаре командование. Остальные, будучи не в силах чем-то помочь, оцепенело смотрели на разворачивавшуюся на их глазах жуткую картину.

В 8 часов 27 минут, спустя всего три минуты после начала пожара, в носовой части субмарины раздался сильный взрыв. Сила его была ошеломляющей. Носовую часть Б-37 подкинуло вверх и буквально разорвало в клочья. Во все стороны летели куски легкого и прочного корпуса, баллоны воздуха высокого давления, части торпед и механизмов. Все это разлеталось по всему гарнизону, убивая и калеча людей. В городе вылетали из окон стекла. На стенке уже кричали и стонали пораженные близким взрывом.

Тем временем Б-37 быстро погрузилась в воду носовой частью. Над поверхностью стылого моря остались лишь ограждение и задранная кверху кормовая оконечность с вертикальными рулями.

Взрывом носовых отсеков Б-37 разорвало и носовую часть стоявшей к ней борт в борт подводной лодки С-350. Она также получила пробоину в носу и вслед за Б-37 также погрузилась носовой частью. При этом если на палубе «эски» вскоре показались люди, то на Б-37 по-прежнему никого не было видно.

Из рубочного люка валил дым и вырывались языки пламени…

Вспышка взрыва осветила весь город, грохот разбудил все население, мирно спавшее под покровом полярной ночи. В жилых домах, расположенных неподалеку, взрывной волной были выбиты окна и снесены двери. Один из фрагментов баллона воздуха высокого давления пробил крышу и потолок одноэтажного дома, упал на кровать, где спала одиннадцатилетняя девочка, и повредил ей ногу, в результате чего она стала инвалидом. О силе взрыва стали реально говорить лишь через несколько дней, когда начали находить искореженные обломки металла и отдельные предметы (бревна, баллоны воздуха высокого давления весом около 200 килограммов) далеко от места взрыва – иногда в сотнях метров, а иногда в нескольких километрах. Вскоре после взрыва жители из-за выбитых стекол почувствовали холод в квартирах. Люди, в чем были, выскакивали на мороз, думая, что началась война.

К месту трагедии уже бежали со всех сторон аварийные партии с соседних лодок и береговой базы эскадры, выруливали машины гарнизонной пожарной команды, машины «скорой помощи». Из разрушенных торпедной мастерской и зарядовой станции выносили убитых и раненых. Прошел доклад, что из Североморска к месту трагедии уже вышел аварийно-спасательный отряд главной базы.

Из показания командира 4-й эскадры подводных лодок СФ контрадмирала Н.И. Ямщикова: «В 8:25 11.1.1962 г. получил доклад оперативного дежурного 4-й эскадры подводных лодок о пожаре на подводной лодке Б-37. В этот же момент объявлена боевая тревога на эскадре. Я немедленно направился к месту происшествия. Не доходя 20 метров у проходной на территорию эскадры, в 8:27 увидел столб пламени высотой 100–150 метров в районе стоянки подводной лодки Б-37 и услышал взрыв. Прибыв на причал, принял управление по спасению личного состава, находящегося на подводных лодках и плавающего в воде. В это время подводные лодки Б-37 и С-350 погрузились носом на грунт, кормовые части их находились на плаву.

Для спасения личного состава приказал: выслать плавсредства к аварийным подводным лодкам, развернуть медпункт на ПКЗ-82 и выслать аварийную партию на аварийные подводные лодки. Из открытого кормового люка подводной лодки Б-37 шел дым. Вскоре к месту происшествия прибыли городская пожарная команда и санитарный транспорт с медперсоналом ВМГ. С подводной лодки Б-57 211-й бригады подводных лодок прибыла аварийная партия в составе 9 человек, но без изолирующе-дыхательных аппаратов, вследствие чего эта партия

не смогла немедленно приступить к спасению людей с аварийных подводных лодок. Люди аварийной партии были отправлены на свою подводную лодку за ИДА и возвратились с ИДА и аварийными фонарями к месту происшествия примерно к 9.00. Тем временем 2 человека с подводной лодки Б-37 пытались войти в подводную лодку через люк 7 отсека, но вынуждены были выйти оттуда из-за наличия в подводной лодке дыма, затрудняющего дыхание. В последующем эти люди погибли. Для тушения пожара были взяты огнетушители с ПКЗ-82, но они не были применены. Аварийная партия береговой базы 4-й эскадры была использована для расчистки завалов на берегу от взрыва на Б-37 и для оказания помощи раненым и контуженым. В 9 ч. 13 м к месту происшествия прибыл заместитель командующего флотом вице-адмирал Лобов, который взял на себя дальнейшее руководство борьбы с аварией. Из подводной лодки Б-37 после взрыва на ней вышли через люк 7-го отсека 4 человека и 5 человек были извлечены с помощью аварийной партии. Спасшимися оказались матросы Дураков, Литвинов (следующая фамилия в тексте неразборчива. – В.Ш.), Панченко. Извлеченные 5 человек оказались мертвыми. У большинства из них смерть наступила из-за перелома основания черепа. Спасение и извлечение людей в подводной лодке Б-37 было приостановлено в связи с погружением ее кормовой части. С момента открытия люка 7-го отсека через него из отсека шел дым. В период быстрого погружения кормовой части подводной лодки в люке находился очередной извлекаемый человек, в силу чего люк 7-го отсека не мог быть закрыт. В отсеке остался один из матросов из состава аварийной партии, второй матрос был задавлен натянувшимся тросом на верхней палубе. В этот момент на верхней палубе находились командир подводной лодки капитан 2-го ранга Бегеба и два матроса, которые были сброшены в воду и в последующем спасены. Убедившись в невозможности дальнейшего спасения и извлечения людей с подводной лодки Б-37, приступил к организации вывода людей с подводной лодки С-350. На этой подводной лодке люк 7-го отсека был закрыт. Связь с 7-м отсеком осуществлялась по телефону сигнально-аварийного буя. Личным составом было проверено состояние 3-го, 4-го, 5-го, 6 и 7-го отсеков. При открытии клинкета на переборки 2-го отсека оттуда поступала вода в 3-й отсек с запахом хлора, что свидетельствовало о затоплении 2-го отсека. Верхняя крышка рубочного люка была открыта, нижняя закрыта, но прилегала к комингсу не плотно, вследствие чего в 3-й отсек просачивалась вода, которая откачивалась помпой. Получив доклад о состоянии отсеков, я приказал с помощью водолазов закрыть верхнюю

крышку рубочного люка. Убедившись в герметичности неповрежденных отсеков, приказал личному составу покинуть подводную лодку. Попытки установления связи с личным составом 2-го отсека продолжались примерно до 15.30–16.00, но личный состав этого отсека никаких признаков жизни не подавал. Перед выходом из подводной лодки личным составом был поднят перископ для оценки внешней обстановки. Выход личного состава из подводной лодки осуществлялся через 7-й отсек. При выходе из подводной лодки личный состав последовательно герметизировал 3-й, 4-й, 5-й, 6-й и 7-й отсеки».

Я помню бывшего командира 4-й эскадры уже старым, пенсионером. Несмотря на свой весьма преклонный возраст, контр-адмирал Ямщиков в начале 90-х годов работал гражданским специалистом в Главном штабе ВМФ. Человек он был очень обаятельный и приятный в общении. Ямщиков часто заглядывал ко мне в пресс-центр ВМФ, может, потому, что любил вспомнить былое, а я был благодарным слушателем. Как бы то ни было, за чашкой чая он много и интересно рассказывал о войне, о первых автономках эскадры в Средиземное море, о многом другом, но темы трагедии 11 января 1962 года он не коснулся ни разу. По-видимому, боль о том страшном дне осталась в нем навсегда. А спустя еще несколько лет старого подводника не стало…

Из рассказа начальника политотдела 4-й эскадры капитана 1-го ранга М.Н. Репина: «В день катастрофы после построения на подъем военно-морского флага я пришел в политотдел, зашел в свой кабинет с целью готовиться к предстоящему докладу на сборах командиров бригад и начальников штабов. В это время раздался взрыв на причалах. Поняв, что что-то произошло, я побежал на причал. По дороге встретил несущих убитого матроса. Прибыв к месту происшествия, где находился уже командир эскадры, руководивший спасением подводной лодки, стал оказывать ему помощь и принял участие в эвакуации раненых… Считаю, что отсутствие на проворачивании в момент катастрофы командира корабля и командира БЧ-5 – случайное стечение обстоятельств».

Из показаний командира 211-й бригады капитана 1-го ранга Г.С. Щербакова: «В день катастрофы штаб бригады в 8.00 был построен на подъем военно-морского флага. С подъемом флага офицеры штаба были направлены на подводную лодку Б-36 для проверки устранения замечаний по задаче № 1. Я сам последнюю проверку организации проворачивания производил 22 декабря 1961 года на подводной лодке Б-37. Отсутствие капитана 2-го ранга Бегебы на проворачивании оружия и технических средств

ранее до этого случая не отмечалось. Штаб бригады подводных лодок регулярно, не менее двух раз в неделю, производит проверки организации проворачивания оружия и технических средств. Кроме того, производятся внезапные аварийные учения по борьбе за живучесть в ночное время с вызовом личного состава кораблей, проверки штабом бригады подводных лодок предварительного приготовления кораблей перед выходом в море. В этот день я и начальник штаба после построения на подъем военно-морского флага прибыли в штаб эскадры на сборы в группе командира эскадры. По сигналу «Боевая тревога. Пожар на подводной лодке Б-37» побежал на причал. Взрыв застал меня в районе контрольно-пропускного пункта. Я увидел в районе 3-го причала грибообразный столб дыма и огня высотой 100–150 метров, укрылся от летящих обломков на КПП. После этого побежал к подводной лодке. По прибытии к месту стоянки подводной лодки Б-37 заметил, что обе подводные лодки, Б-37 и С-3 50, стоят с дифферентом на нос порядка 12–15 градусов. На кормовой оконечности подводной лодки Б-37 заметил вышедшего из открытого люка седьмого отсека старшину 2-й статьи Чехова. Дал команду прибежавшим на причал матросам и прибывшему дежурному по бригаде подать сходню на кормовую надстройку. Послал для вывода с нее людей и вызвать аварийные партии с подводных лодок Б-37, Б-130, Б-139. Зная глубину у причала 10–12 метров, и по положению подводной лодки считал, что взорвались торпеды, разрушены 1-й и 2-й отсеки с прилегающими цистернами главного балласта, рубочный люк находился под водой, подводная лодка носовой оконечностью легла на грунт и остойчивость корабля незначительная. Дал приказание прибывшему начальнику штаба завести дополнительные швартовые концы для предотвращения возможной потери остойчивости пл. К этому времени прибыла первая группа аварийной партии с подводной лодки Б-57 без аппаратов ИДА. С прибытием аварийной партии с ИДА назначил капитана 2-го ранга Китаева организовать обследование 7-го отсека и вывод из него личного состава. Первым в седьмой отсек спустили старшину 2-й статьи Козявкина, который эвакуировал из отсека одного человека и по моему приказанию был сменен приготовленным матросом Буздалиным. Старшина 2-й статьи Козявкин доложил, что в отсеке много густого дыма и луч аварийного фонаря совершенно его не пробивает; переборочная дверь в шестой отсек отдраена, и задраить ее невозможно; в отсеке под люком находится много лежащих тел. Дым из отсека почти не выходил. По докладу флагманского инженер-механика бригады подводных лодок продуть цистерны главного балласта,

заполненные топливом, из 7-го отсека невозможно, т. к. их кингстоны закрыты и стоят на стопорах. В 7-й отсек была подана фара с прибывшей пожарной машины для улучшения освещения, на помощь матросу Буздалину был спущен старшина 2-й статьи Ливерант. Крен и дифферент подводной лодки не менялся, но из насадки газовыхлопа РДП дважды выбило дым с огнем. При выбросе газов из насадки РДП в третий раз подводная лодка резко накренилась на левый борт и стала погружаться. Приказал капитану 2-го ранга Китаеву срочно вывести из 7-го отсека матроса Буздалина и старшину 2-й статьи Ливеранта, вывести которых не удалось из-за того, что подводная лодка в течение 2–3 минут погрузилась. Люк 7-го отсека задраить не удалось из-за проложенного через комингс люка штормтрапа и сигнальных концов. С помощью водолаза, поданного к подводной лодке ВРД, был поднят на причал старшина 2-й статьи Ливерант без признаков жизни. Всего из отсека было вынесено 5 тел и при спасении погибли матрос Буздалин и старшина 2 статьи Ливерант… В 1961 году на отдельных кораблях из-за нарушения эксплутационных инструкций произошли следующие аварийные случаи: 1. Подводная лодка Б-57 – разрыв ТБЦ № 9 – не сработало блокировочное устройство при аварийном продувании цистерны и самопроизвольном закрытии кингстона и низкого контроля за сигнализацией открытия кингстона. 2. Подводная лодка Б-95 – выстрел торпедой при закрытых передней и задней крышках торпедного аппарата № 3 из-за недисциплинированности командира торпедной группы лейтенанта Кольцова, который вопреки приказанию флагманского минера и старшего помощника начал прострелку без присутствия флагмана самостоятельно».

Из объяснительной записки заместителя командира 211-й бригады подводных лодок по политической части капитан 2-го ранга П.А.

Коптяева: «О пожаре на подводной лодке Б-37 узнал от командира береговой базы полковника Рябикова, которого встретил у входа в политотдел и в это время услышал взрыв. Преодолев завалы у торпедного склада, прибыл к месту происшествия. Там находился командир бригады. Принял участие в моральной подготовке личного состава аварийной партии подводной лодки Б-57 и Б-139 к спасению своих товарищей на аварийной подводной лодке. Одновременно организовал заслон от постороннего личного состава. В госпитале был вечером 11 января, но в связи с их тяжелым состоянием к раненым допущен не был».

Из показаний начальника штаба 211-й бригады капитана 2-го

ранга В.С Журавеля: «После построения на подъем военно-морского флага дал приказание флагманским специалистам проверить организацию проворачивания и устранить замечания по контрольной проверке задачи № 1 на подводной лодке Б-36. Сам пошел на доклад к начальнику штаба эскадры в комнату оперативного дежурного. У оперативного узнал о пожаре на подводной лодке Б-3 7 и немедленно побежал на третий причал. Проходя КПП, услышал взрыв. Подбежав к лодке, увидел подводную лодку Б-3 7, стоящую с дифферентом на нос и отдраенным люком 7-го отсека, выходящий дым из люка 7-го отсека без напора и выходящего из люка человека; из насадки РДП шел дым под давлением и иногда прорывалось пламя. Вышедшего из люка не опознал. Судя по выходящим под давлением газа из насадки РДП, можно было предположить или интенсивное горение в отсеках, или их заполнение водой. Ввиду отсутствия стальных тросов, руководил заводкой пеньковых канатов. В связи с отсутствием в начальный период аппаратов ИДА приказал для выяснения обстановки в отсеке старшему инженер-лейтенанту Орлову спуститься в отсек в противогазе. Через одну минуту ст. лейтенант Орлов вышел из отсека, доложил, что под люком имеется большое количество тел и в связи с плохим самочувствием был отправлен в госпиталь. С прибытием аварийной партии с аппаратами ИДА началась эвакуация людей с подводной лодки. Вынесенные грузились на автомашины и с врачами отправлялись в госпиталь. Причина возникновения пожара и взрыва боезапаса мне не ясна. Состояние отсеков и механизмов после взрыва не оценивал, занимался оформлением дел на погибший личный состав».

Как виделась катастрофа с других кораблей и с берега

Из воспоминаний контр-адмирала Ю. Данькова: «В 1961 году подводников флота потрясла трагедия – затонула в Баренцевом море подводная лодка 644-го проекта С-80, правда, не из состава 4-й эскадры. Это была подводная лодка 613-го проекта, переоборудованная под ракетное вооружение. Подводные лодки нашей эскадры и бригады принимали активное участие в поисках в море этой подводной лодки, на некоторых лодках для этой цели устанавливалось специальное оборудование. Ужесточились требования к проверке готовности лодок к выходу в море. В начале 1962 года произошла новая трагедия, теперь уже на нашей эскадре – взрыв на подводной лодке 641 проекта Б-37 211-й бригады (командир – капитан 2-го ранга Анатолий Бегеба). 11 января утром стояла морозная полярная ночь. Подводная лодка Б-37 готовилась к выходу на боевую службу (выход планировался на следующие сутки), она была ошвартована первым корпусом правым бортом у третьего причала и имела полностью загруженные все запасы, включая оружие. На подлодке шло контрольное приготовление корабля к походу. Вторым корпусом у этого же причала к Б-37 была ошвартована подводная лодка 633 проекта С-350, накануне прибывшая из заводского ремонта (оружие, топливо, вода и другие запасы на нее еще не были загружены, она сидела высоко и выглядела, как картинка, блестя свежевыкрашенными бортами). У соседнего 4-го причала первым корпусом была ошвартована ПКЗ-82 (плавказарма финской постройки), а к ней – четыре подводные лодки 633-го проекта 96-й бригады. Наша подводная лодка – С-351 стояла крайним корпусом. У нас шло обычное ежедневное проворачивание оружия и технических средств.

В 8.22, когда только что поступила команда «провернуть в электрическую, гидравликой, воздухом», сверху раздался удар (первое впечатление, будто на палубу уронили головку шпиля), но при этом лодку закачало. Командир капитан 2-го ранга В.В. Жданов, находившийся в это время в 1-м отсеке, произведя обход корабля, немедленно убыл на мостик и тут же подал команду «по местам стоять, со швартовых сниматься». Когда швартовые команды прибежали на палубу (я, согласно корабельному расписанию, возглавлял носовую швартовую команду), перед нами предстала картина: две подводные лодки у 3-го причала стояли с большим дифферентом на нос, их носовые оконечности

почти до рубки были полностью погружены в воду, из рубочного люка Б-37 шел густой дым, на всех подводных лодках эскадры прожектора прощупывали воду Екатерининской гавани, в воде мелькали плавающие люди. Оказалось, что на Б-37 произошел пожар, а затем в 8.22 взрыв от детонации запасных торпед в 1-м отсеке, причем такой мощности, что взрывной волной были оторваны от корпуса и погрузились на дно гавани все торпедные аппараты с торпедами, сорвана надстройка легкого корпуса с баллонами ВВД (воздуха высокого давления – каждый баллон по 410 литров давлением 200 атмосфер), поврежден прочный корпус соседней С-350, разрушено здание МТЧ береговой базы вместе с хвостовыми частями торпед, находившихся в нем. Баллоны ВВД с большим свистом и осколки легкого корпуса разлетелись на большое расстояние по всему городу Полярный, нанося различные повреждения зданиям и людям (например, головка шпиля залетела в штаб бригады на второй этаж в кабинет флагманского минера), в ближайших от причалов зданиях были выбиты все стекла.

Родственники подводников, проживавшие в городе, ринулись на территорию эскадры для выяснения судьбы своих близких. В связи с этим командование вынуждено было выставить оцепление из матросов в районе взрыва. Я возглавлял группу оцепления непосредственно на 3-м причале вблизи кормового люка Б-37. Люк был отдраен, и к нему перенесен трап. На моих глазах, когда в лодку через люк спустились три легких водолаза в снаряжении с целью разведки, кормовая часть корпуса стала быстро погружаться, двое из них выбраться наверх не смогли и погибли. На С-350 в результате разрушения прочного корпуса были затоплены 1-й и 2-й отсеки. Личный состав этих отсеков пытался отдраить переборку в центральный пост, но центральный пост им этого не позволил, так как в противном случае была бы затоплена вся подводная лодка. Спастись через торпедопогрузочный люк они также не смогли. Так погибли 11 человек (из них – два офицера и один мичман). Остальной личный состав лодки был выведен из аварийной подводной лодки под руководством старшего помощника командира Е.Г. Малькова через люк 7-го отсека. Всего погибло при взрыве более 100 человек, включая личный состав Б-37. Несколько солдат-строителей, ремонтировавших 2-й причал. Несколько матросов береговой базы, заваленных торпедами в здании МТЧ, и несколько человек с других подводных лодок. С нашей С-351 погиб молодой матрос Яблоков, который в момент взрыва шел по причалу на свою лодку, взрывной волной был отброшен к сопке и погиб от удара об нее».

Из воспоминаний бывшего командира БЧ-5 Б-37 капитана 1-го ранга в отставке Г.А. Якубенко: «Взрыв (я его не слышал) застал меня на подходе к проходной завода. Погасли уличные фонари, и наступила какая-то зловещая тишина. Я постоял несколько мгновений и решил вернуться назад, предчувствуя что-то недоброе. Когда подбежал к главной проходной подплава, там уже было выставлено оцепление и никого не пускали. Тогда я побежал в обход через «чертов мост» и через верхнюю проходную попал к причалам. Картина была ужасной. Развороченный причал и торчащая корма моей лодки. С резким дифферентом на нею стояла соседняя ПЛ С-350. С момента взрыва прошло минут 30–40…К моему приходу торчала только кормовая оконечность моей ПЛ. Люк 7-го (кормового) отсека не был затоплен. При мне началась эвакуация личного состава седьмого отсека. В живых оказались селль человек, один подводник (командир отсека) погиб. Всех живых вывели наверх. У спасенных были обожжены открытые части тела – лицо, руки. Вскоре после спасения личного состава корма лодки ушла под воду. Спасать больше было некого».

Из показаний помощника командира 152-го экипажа подводной лодки капитана 3-го ранга А.Н. Щербина: «Во время проведения строевых занятий с личным составом на 3-м причале услышал сигнал боевой тревоги и увидел дым, выходивший из рубочного люка пл Б-37. Вместе с личным составом подбежал к подводной лодке. У подводной лодки увидел командира подводной лодки и флагманского инженер-механика эскадры. На ограждении рубки увидел матроса у насадки РДП. Направил 5 человек личного состава для снятия этого матроса. Из рубочного люка стал выходить с напором черный дым и внутри подводной лодки раздался нарастающий гул. Дал команду личному составу разбегаться. Два человека из моей команды повели снятого матроса на корму подводной лодки. Остальные трое выбежали на причал и побежали за мной. Когда я убежал за торпедный склад, раздался сильный взрыв. Когда находился у подводной лодки, видел старшину 2 статьи Параскана. Он был весь в копоти. Могу отметить характерные признаки по времени. К подводной лодке я подбежал через минуту после объявления тревоги, на снятие матроса ушло 2–3 минуты, через 20–30 секунд после начала нарастания гудения произошел взрыв».

Показания и мнение командира подводной лодки Б-76 капитана 2-го ранга А.М. Гаккеля: «Командую подводной лодкой Б-76 с 29.12. 61 года, до этого был старшим помощником командира пл Б-82. 11.1.62 года на подводной лодке проводился лечебный цикл аккумуляторной батареи, поэтому утром

проворачивания механизмов не было. Я шел в кабинет торпедной стрельбы, но до кабинета не дошел, так как услышал сигнал боевой тревоги и сразу же побежал на подводную лодку, которая стояла у 1-го причала. По приходе на причал увидел густой дым, который шел из подводной лодки Б-37, увидел и услышал взрыв. Звук был такой, как будто что-то лопнуло, а затем раздался грохот. Ударной волны не ощутил, но стекла в рядом стоящем здании аккумуляторной мастерской были выбиты. В момент взрыва подводная лодка качнулась на правый и левый борт, затем встала на ровный киль.

При объявлении боевой тревоги на подводной лодке был прекращен лечебный цикл, убраны зарядовые кабели, и через 20 минут подводная лодка была готова к выходу. При осмотре подводной лодки повреждений материальной части не было. Осмотр подводной части корпуса водолазом показал, что травит цистерна главного балласта № 8 по сварному шву. При обнаружении взрыва я подумал, что взорвалась подводная лодка, которая грузит боезапас у третьего причала, а потом, зная, что на подводной лодке Б-37 была вечером зарядка аккумуляторной батареи, подумал, что она и взорвалась. Этот вариант вполне возможен, так как в этот момент могло продолжаться проворачивание механизмов вручную, дверь на переборке в 1-й отсек была открыта для чистки. Взрыв аккумуляторной батареи вызвал пожар во втором отсеке, и пламя через открытую переборочную дверь перебросилось в первый отсек, вызвало там пожар и возгорание патронов регенерации; от высокой температуры нарушилась герметичность клапанов ВВД, давление в отсеке повышалось. Высокая температура и давление вызвали взрыв БЗО и торпеды. Рядом с БЗО находятся щитки для подзарядки электроторпед. По своим конструктивным недостаткам они могут нагреваться, загораться; это ведет к пожару и взрыву. Первой причиной считаю взрыв аккумуляторной батареи и пожар во 2-м отсеке, который перебросился в 1-й отсек».

Из показаний капитана технической службы В.К. Вязникова: «Подходя к торпедному складу, услышал хлопок; у меня было впечатление, как будто лопнула паровая магистраль. Одновременно увидел, как капитан 2-го ранга Бегеба подбежал к телефону и стал звонить, докладывая, что на подводной лодке Б-37 начался пожар. Над рубкой подводной лодки я увидел белый дым. Забежав в торпедный склад, я объявил пожарную тревогу. Личный состав приготовил пожарные шланги для подачи воды на причал и стал готовить помещение торпедного склада к эвакуации. Спустя некоторое время выбежал из склада и увидел,

что из рубки идет густой черный дым, по трапу с подводной лодки на причал сходил матрос с каким-то бачком в руках. Я снова забежал в торпедный склад и стал звонить по телефону. Тут я услышал нарастающее гудение и мощный подводный взрыв, после чего потерял сознание, а когда очнулся, то увидел себя плавающим в воде. Из склада выбрался один матрос, оставшихся двух матросов завалило. Из личного состава минно-торпедной части погибло 2 человека и 5 человек были ранены. В складе находилась 21 торпеда, одна из них свалилась со стеллажа, на другой при осмотре обнаружена вмятина. Остальные торпеды необходимо освидетельствовать».

Старшина 1-й статьи Б.И. Барщиков: «На подводных лодках я служу уже 4-й год, по специальности радист. Мое заведование находилось раньше в 1-м отсеке. Сейчас назначен в резервный экипаж. В момент пожара на подводной лодке Б-37 мы занимались на причале строевыми занятиями. Когда мы увидели дым из ограждения рубки подводной лодки Б-37, то побежали туда. Когда я подбежал к подводной лодке, кто-то дал команду: «Отдраить концевые люки». Я побежал в нос подводной лодки, чтобы отдраить люк 1-го отсека. Я успел открыть только лючок. Когда я открывал лючок, то обратил внимание на то, что металл легкого корпуса теплый. Лодку всю трясло, как будто работали какие-то дизеля. Затем я услышал приказ капитана 2-го ранга Решина о том, чтобы все покинули надстройку подводной лодки. Я успел выскочить на причал. Очнулся я уже в 1-й казарме. В рубку я стал подниматься, когда услышал, что там кто-то есть. Когда я влез в ограждение рубки через боковую дверь, то вдохнул раза два или три дыма и чуть не потерял сознание. По запаху не могу определить, что горело, но только не боезапас».

Показания командира Б-37

Командир подводной лодки капитан 2-го ранга Бегеба Анатолий Степанович родился в 1925 году. В 1948 году окончил ВВМУ им Фрунзе. Командиром Б-37 был назначен 10 сентября 1958 года, допущен к самостоятельному управлению лодкой. До назначения на должность командира Б-37 проходил службу в должности старшего помощника лодки такого же проекта.

Из объяснительной записки командира 211-й бригады капитана 1-го ранга Г.С. Щербакова: «Командир корабля капитан 2-го ранга Бегеба – грамотный, трудолюбивый офицер. Недостатком является мягкость характера, что часто служит помехой в необходимой требовательности Корабль первой линии, в 1961 году успешно провел торпедные стрельбы на приз командующего флотом Личный состав подготовлен хорошо и весь допущен к самостоятельному обслуживанию боевых постов и заведовании».

Из показаний командира Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы: «Чувствую себя хорошо, ничего не болит… По возвращении с моря считал, что личный состав к автономному походу был готов. К этому времени все матросы и старшины были допущены к самостоятельному управлению боевыми постами и заведованиями. По офицерскому составу. Командир торпедной боевой части старший лейтенант Леденцов пришел с подводной лодки проекта 611, сдал все зачеты по специальности флагманскому минеру бригады, с ним остался долг по сдаче зачетов по устройству пл. Командир торпедной группы лейтенант Лопатин пришел на корабль недавно, сдал несколько зачетов, срок сдачи всех зачетов ему был установлен 1 февраля. Командир боевой части связи сдал ряд зачетов, срок сдачи ему был установлен также 1 февраля. Не сдали еще всех зачетов командиры рулевой и моторной групп. Таким образом, не были допущены к самостоятельному управлению командир торпедной боевой части, командир боевой части связи, командиры моторной, торпедной и рулевой групп. Старший помощник и помощник командира – вполне подготовленные вахтенные офицеры и в прошлом неоднократно участвовали в длительных походах. На автономный поход мне обещали дать второго подготовленного командира боевой части связи. В остальных офицерах я был уверен, вопрос об их замене не стоял. Для производства необходимых осмотров и ремонта механизмов просил 15 суток, поэтому к 25 января мне было приказано о готовности материальной части корабля к походу доложить

командиру бригады. Для проведения работ был составлен план планово-предупредительного ремонта по всем боевым частям. План работ по каждой боевой части был согласован с соответствующим флагманским специалистом и утвержден мною. При проведении 400-часового осмотра левого дизеля у командира БЧ-5 возникло подозрение в наличии трещины в одной из шестерен заднего фронта дизеля, обнаружить которую, по мнению командира БЧ-5, возможно было лишь в лаборатории завода. Кроме того, с корабля был выгружен правый дизель-компрессор, так как он потратил 1000 часов и требовал замены на новый. Кроме того, я просил поставить подводную лодку к первому причалу для производства сварочных работ по легкому корпусу. Необходимо было проварить листы надстройки и подкрепления в кормовой части ограждения рубки. Других замечаний по состоянию подводной лодки не было… В этот день 11 января команда прибыла на корабль в 7.10 утра и должна была заниматься малой приборкой, обеспечивать переходы команды должен был командир боевой части связи, но кто был – точно не знаю. Я пришел на причал к подводной лодке в 7.40, остановился у курилки, ко мне подошел помощник и спросил, будет ли построение на подъем флага. Я ответил, что обязательно будет. Помощник ушел строить команду, а ко мне подошел с докладом дежурный по подводной лодке старшина команды торпедистов мичман Иванов. Он доложил об отсутствии замечаний по дежурству и нагрузку корабля. На мой вопрос, когда окончилась зарядка, он ответил, что зарядка аккумуляторной батареи окончилась в 22.30, а вентилирование вытяжным вентилятором в час ночи. Увидев, что команда построилась, я спустился по трапу на палубу подводной лодки, получил доклад старшего помощника, поздоровался с командой и офицерами корабля. Здесь же был командир БЧ-5, который стал обиженно говорить о том, что опять не спал ночь в связи с зарядкой. До этого в течение трех суток он проводил лечебный цикл аккумуляторной батареи, кроме того, он сказал, что у него есть подозрение в наличии трещины в одной из шестерен заднего фронта левого дизеля. Я спросил: «Нужна ли помощь флагманского инженер-механика? «На что он ответил: «Флагманский инженер-механик здесь не поможет, мне необходимо самому сходить в лабораторию на завод». Я ответил, что если нужно, то надо сходить. После подъема флага я прошел в носовую надстройку и напомнил помощнику о том, что необходимо приготовить рабочие тетради и к 9 часам утра пойти на занятия к флагманскому разведчику капитану 2-го ранга. Зажирею в порядке приготовления к предстоящему автономному походу. Команда в это время

спускалась в подводную лодку через рубочный люк. Здесь я видел, что рядом с нами стоит старшина команды мотористов старшина 2-й статьи Лега, который, как я понял, хотел обратиться к помощнику за увольнительной запиской в город для того, чтобы сходить в ЗАГС. Я сказал помощнику, что дойду. До ПКЗ и сейчас вернусь. На ПКЗ я зашел в каюту, где было много офицеров, из них я запомнил флагманского химика 96-й бригады. Я сказал, что оставлю шинель на две минуты. Когда я вернулся обратно в каюту, офицеры почти все разошлись, я увидел только флагманского инженер-механика 96-й бригады, мы с ним вместе вышли из каюты, я сошел с ПКЗ и направился по причалу к подводной лодке. Было это минут 10–12 девятого. По дороге на причал я встретил мичмана Букина, старшину команды мотористов с резервного экипажа, немного поговорил с ним и пошел дальше. Когда я подошел к трапу на подводную лодку, то увидел, что из рубки идет густой черный дым под давлением, как выхлоп, подумал, что в рубке произошло короткое замыкание и что-то горит. Я бросился к телефону и стал звонить оперативному дежурному. Он долго не отвечал, затем я услышал голос начальника штаба эскадры контрадмирала Юдина, который спросил, что случилось. Я ответил, что у меня пожар на подводной лодке, но доложить ничего не могу, и быстро направился на подводную лодку. Из рубки продолжал валить черный густой дым. Я бросился к двери в ограждение рубки, навстречу мне попался матрос, который вел себя, как слепой, и на ощупь пробирался по трапу, ведущему на причал. Я взял его за руку и повел к трапу. В это время с пирса раздался крик: «Падает матрос с рубки!» Я посмотрел и увидел на насадке выхлопа РДП матроса, который стремился спуститься вниз. Я ему крикнул: «Прыгай!», он прыгнул, и я его поймал. А дым все продолжал идти, но уже через шахту вытяжной вентиляции. В это время с причала раздался голос флагманского инженер-механика эскадры инженер-механика капитана 1-го ранга Решина: «Надо открыть концевые люки». Мы вместе с матросом Черкасовым, спрыгнувшим с ограждения рубки, побежали к входному люку 7-го отсека, и матрос Черкасов стал его отдраивать. Когда я убедился, что он действует правильно, я бросился назад к рубке, чтобы попытаться пропасть в подводную лодку через рубочный люк, но попытка не удалась, так как там был дым и я почувствовал, что дышать нечем. Откинул назад голову и упал в воду между подводной лодкой и причалом; считаю, что споткнулся, сознания не терял. Когда оказался в воде, то схватился за привальный брус у причала и вылез на него. Посидел, отдышался и оглянулся на подводную лодку. Она

стояла с небольшим дифферентом на нос, вода подходила к рубке. Я встал и попытался подняться наверх, тут меня подхватили и помогли выбраться на причал. Стали что-то меня спрашивать, но я ничего не слышал. Затем меня отвели на плавбазу «Пинега», оказали первую помощь и сказали, что был взрыв. Я ответил, что этого не может быть. Тогда мне показали баллон воздуха высокого давления, лежащий на причале. Тут я подумал, что, возможно, аккумуляторную батарею не провентилировали вытяжным вентилятором в положенное время с 7.45 до 6.00, в трубах вентиляции скопился водород и при пуске вентилятора он взорвался».

Разумеется, отсутствие командира на проворачивании – это прямое нарушение всех инструкций. Однако кто из командиров не нарушал этих правил? Дело в том, что фактически проворачиванием оружия и механизмов руководят старшие помощники, а командиры при этом лишь надзирают за происходящим. При вечной нехватке времени да еще при опытном и подготовленном старпоме потеря целого часа на заурядное надзирание многим кажется весьма расточительным, ведь за это время можно решить массу служебных вопросов! Дело еще и в том, что к моменту начала проворачивания все штабные, флагманские чины и прямые начальники находятся в своем большинстве тут же, рядом, на причальной стенке, где их можно быстро поймать и переговорить на все важные для командиров темы. Потом такой возможности просто не будет. Поди ищи флагманских специалистов потом в течение всего служебного дня по всему соединению и штабным кабинетам! Именно поэтому командиры весьма часто и сходят на причальные стенки во время проворачивания, чтобы тут же, прямо у борта своих кораблей решать многие неотложные дела. Разумеется, все прекрасно понимают, что нарушают установленный порядок, но это нарушение, на которое во все времена весьма снисходительно смотрели и смотрят не только сами командиры, но и все их вышестоящие начальники. В свое время, решая те же вопросы, они поступали точно также. Так что выставлять Бегебу неким отъявленным нарушителем всех правил и устоев нет никаких оснований. Он действовал и поступал в полном соответствии с установившимися негласными традициями, будучи ничуть не хуже и не лучше, чем другие командиры лодок. То, что командир Б-37 находится не в центральном посту своей лодки, а на причале, прекрасно видели бывшие тут же на причале командир бригады, начальник штаба бригады и заместитель по политической части, и это их нисколько не удивило. Кстати, рядом с Бегебой находились и многие командиры соседних

подводных лодок, каждый из которых решал какие-то свои вопросы. Что действительно можно поставить в вину командиру БЧ-5, так это отсутствие во время проворачивания на корабле командира электромеханической боевой части. Но, не случись в тот день трагедии, и об этом нарушении никто никогда не вспомнил бы, так как подобное происходило и происходит на нашем флоте весьма часто. Да и покинул лодку механик вовсе не по своей прихоти, а поставив в известность всех своих прямых начальников, помчался опять же решать неотложные служебные вопросы.

Спасательные работы на Б-37

Из объяснительной записки командира подводной лодки Б-57 капитана 2-го ранга Китаева Н.И.: «11 января 1962 года в 07 часов 55 минут я прибыл на свой корабль, стоявший на пятом причале, первым корпусом у плавбазы «Пинега». После подъема военно-морского флага дал указание старшему помощнику – капитан-лейтенанту Кузнецову работать согласно суточного плана. Примерно в 08 часов 05 минут я убыл с корабля в казарму 211-й бригады подводных лодок для подготовки к проведению занятий офицерским составом корабля, которые по плану должны состояться в 14 часов 00 минут 11.1.62 года…

Поднявшись в район казармы 211-й бригады подводных лодок и открыв дверь, я услышал по оперативной трансляции команду ОД 4-й эскадры подводных лодок СФ: «Боевая тревога. Пожар на подводной лодке Б-37». Обычно на переход в казарму я трачу 12–15 минут. После этого я бегом направился на корабль. В районе филиала кинотеатра «Север» увидел, а затем на бегу услышал взрыв, который произошел на подводной лодке Б-37. На моих ручных часах в момент взрыва было 08 часов 25 минут. Пробегая между филиалом кинотеатра и верхней проходной береговой базы, в районе 3-го причала увидел значительное пламя над кормовой надстройкой подводной лодки Б-37 высотой 2–3 метра. В отсветах его угадывались характерные очертания рубки подводной лодки проекта 629. Подбежав в район здания МТЧ береговой базы, в темноте увидел лежащего младшего офицера без головного убора, забрызганного грязью и кровью. И человек пять лежавших на земле, кроме офицера. Точно не рассмотрел ввиду темноты. Приказал подбежавшим матросам доставить пострадавших в лазарет эскадры, а сам побежал в район 3-го причала. На 3-й причал прибыл в 08 часов 35–37 минут. На бегу получил приказание от НШ 211-й бригады капитана 2-го ранга Журавеля находящегося на причале, доставить с корабля аварийную партию для спасательных работ на Б-37.

Состояние подводной лодки Б-37: находилась в полупогруженном состоянии. Дифферент 12–15 градусов. На положение С-350 не обратил внимания.

Прибежал на плавбазу «Пинега», с борта последней отдал приказ: «Старшему помощнику подводной лодки Б-57 выделить аварийную партию с аппаратами ИДА-51 и аварийными фонарями, построить ее на 5-м причале». Согласно вахтенного журнала подводной лодки Б-57, это было в 08.45. В 09.10 прибыл

с аварийной партией в количестве 9 человек на 3-й причал в район катастрофы подводной лодки Б-37.

Обстановка: Б-37 находилась в полупогруженном состоянии с дифферентом 12–15 градусов на нос Люк 7-го отсека в полуприкрытом состоянии. На подводной лодке происходили слабые спорадические взрывы с выхлопом темно-серого дыма через шахту РДП.

На причале находились, как я заметил, командир эскадры контрадмирал Ямщиков, командир 211-й бригады, НШ 211-й бригады капитан 2-го ранга Журавель, Ф-5 211-й бригады подводных лодок капитан 2-го ранга Сверчков и другие офицеры. На подводную лодку был подана сходня. Меня крайне удивило, что на подводную лодку никто не спускается и решительное спасение личного состава не предпринимается. Сбросив шинель, кинулся на подводную лодку Б-37, за мной последовал Ф-5 211-й бригады подводных лодок.

Открыв полностью люк 7-го отсека, я хотел спуститься для обследования последнего, но получил приказание, точно не помню, но, по-моему, от командира эскадры, без аппарата ИДА-51 в отсек не спускаться. В это время убедился, что в люке 7-го отсека отсутствует трап. Попросил доставить трап на подводную лодку и внимательно следить за осадкой и дифферентом подводной лодки Б-37, так как в этот период внутри продолжались незначительные взрывы. С доставкой трапа опустили его в 7-й отсек, но он уперся в тело человека из экипажа Б-37. Приказал вынуть этот трап и вооружить штормтрап. На подводной лодке Б-37 к этому моменту находились я, инженер-капитан 3-го ранга Сверчков и 5 матросов из спасательных партий. Остальной личный состав находился на причале.

Попросив доставить стальной швартовый надежный трос для швартовки пл, приступил к обследованию 7-го отсека Б-37. Приказал старшине 2-й статьи Козявкину (командиру отделения торпедистов подводной лодки Б-57) обследовать 7-й отсек. Спустившись в 7-й отсек Б-37, старшина 2-й статьи Козявкин доложил, что отсек сильно задымлен, переборку из 7-го в 6-й отсек задраить нельзя, так как на комингсе находились имущество, кабель и, предположительно, тело человека.

Параллельно с докладом обстановки на причал приступил к эвакуации людей аварийной пл. Привязав человека пеньковым спасательным тросом, старшина 2-й статьи Козявкин после извлечения человека вышел наверх, с моего разрешения, так как плохо себя чувствовал.

В это время у меня попросил разрешения на спуск в отсек инженер-капитан 2-го ранга Сверчков в аппарате ИДА-51, но я не

разрешил, так как он свободно не прошел бы в люк с аппаратом ИДА-51 из-за своей грузности. Выделением людей из спасательных партий в мое распоряжение руководили на причале. Последующим прибыл старший лейтенант Орлов (командир БЧ-5 подводной лодки Б-38) в противогазе. Последнему я велел уточнить возможность задраивания переборки 7-го отсека. Спустившись в отсек, Орлов почти сразу же вышел наверх, доложив, что переборку задраить невозможно».

Рассказывает старший лейтенант-инженер Р.В. Орлов, первым спустившийся внутрь Б-37: «В момент взрыва я находился на подводной лодке Б-38 проекта 641. В подводной лодке шло учение по приготовлению корабля к бою и походу. Услышав взрыв, я поднялся из центрального поста наверх. На мостике мне сказали, что взрыв произошел в районе торпедных мастерских. Сбежав с плавбазы «Пинега», я увидел, что взрыв произошел на подводной лодке. Подбежав ближе, увидел, что две подводные лодки стоят с дифферентом на нос. Тут же я увидел капитана 2-го ранга Сверчкова. Люк 7-го отсека был в это время закрыт. Капитан 2-го ранга Сверчков приказал мне вызвать с ближайшей подводной лодки аварийную партию. Вызвав аварийную партию, я вернулся опять к месту взрыва. Сходня на подводную лодку была уже подана и люк 7-го отсека открыт. У люка находились капитан 2-го ранга Китаев и капитан 2-го ранга Сверчков. Я попросил разрешения спуститься в 7-й отсек, но мне сказали, что туда сейчас пойдет человек в аппарате ИДА-51. Когда этот человек, фамилию которого я не знаю, вылез из отсека, то сказал, что там есть люди. Тогда я один в противогазе спустился в 7-й отсек. Там было темно. Я ощупал рукой переборку – переборочная дверь в 6 отсек была открыта. На комингсе переборки было что-то мягкое, возможно, человек. Здесь я начал терять сознание и пошел к люку 7-го отсека, из которого меня вытащили. Очнулся я в госпитале. Из госпиталя я вернулся опять на подводную лодку Б-37 и увидел, что она постепенно погружается. В противогазе я опять спустился в 7-й отсек. В районе люка находилось 2 или 3 человека. Стонов или каких-либо признаков жизни я не слышал. Отсек был задымлен. Когда я подал одного человека в люк, а другого стал подтаскивать, то опять начал терять сознание и быстро вышел наверх. В противогазе в отсеке я всего пробыл 2–3 минуты. Подводная лодка стала быстро погружаться, и я сбежал по сходне на причал… При организации спасения личного состава была паника, никто не командовал. Я спускался в 7-й отсек без всякой страховки по штормтрапу. После меня люди спускались тоже без страховки».

И снова обратимся к показаниям капитана 2-го ранга Н.И.

Китаева; «Параллельно занимались спасением людей из 7-го отсека. В отсек были спущены старшина 2-й статьи Ливерант, командир отделения радиотелеграфистов подводной лодки Б-38 и электрик подводной лодки Б-57 матрос Буздалин А.Ф., которые успели извлечь из отсека еще четырех человек. При извлечении пятого человека раздался сильный хлопок, подводная лодка Б-37 стала быстро крениться на левый борт. Дав сигнал немедленного выхода наверх старшине 2-й статьи Ливеранту и матросу Буздалину сигнальными концами, приказал бросить мертвое тело в отсек для освобождения прохода. Первым стал выходить старшина 2-й статьи Ливерант. Когда он поднялся до уровня, что я его мог схватить рукой (лежа на животе) за ИДА-51 и рабочую рубаху, в люк 7-го отсека, примерно наполовину, уже поступала вода. До этого я всем приказал покинуть тонущий корабль. Когда Ливерант вышел из люка, вода по всему диаметру люка уже вливалась в 7-й отсек. Начали рваться швартовые концы стальные и пеньковые. В воде мы пробирались между ними к причалу. Я первыми за собой тянул Ливеранта. Подав левую руку на причал, я буквально в самый последний момент вырвал с тонущей лодки правой рукой Ливеранта, которого в аппарате ИДА-51 и опутанного всевозможными концами уже почти затянуло в воду. При помощи водолаза старшина 2-й статьи Ливерант был поднят на причал и перед погрузкой в госпитальную машину дышал. По времени, через сколько минут был извлечен Ливерант, сказать затрудняюсь. Впоследствии через значительное время был извлечен с последней верхней ступеньки трапа 7-го отсека мертвый без аппарата матрос Буздалин Л.Ф.

Опрокидывание подводной лодки произошло примерно в 09 часов 25 минут. Сам процесс опрокидывания был очень быстрым, скоротечным, 1,5–2 минуты. Предполагаю, что матрос Буздалин действовал правильно. Дождавшись уменьшения поступления воды в отсек, начал выходить, но, запутавшись аппаратом ИДА-51 в концах, вынужден был его снять. Как следствие, не рассчитав возможности, утонул.

Все спускаемые люди в отсек соблюдали меры безопасности, страховались спасательными концами, кроме старшего инженер-лейтенанта Орлова, который опускался в отсек только для осмотра переборки и выяснения возможности задраивания. Опасаясь запутывания сигнальных концов, я разрешил на короткое время ему спуститься без сигнального конца. Руководством работами с пирса занимался командир эскадры контр-адмирал Ямщиков через капитана 2-го ранга Журавеля, так как у того находился электромегафон.

В 10.05 я прибыл после аварийных работ на корабль и

находился там по боевой тревоге. Анализируя обстановку, должен заявить, что приступить к спасательным работам можно было значительно раньше. За период с 09.10 до 09.26, т. е. за 16 минут извлечено было 5 человек. Если учесть, что НШ 211-й бригады подводной лодки я видел уже на причале примерно в 08.3 5, а прибыл туда он, видимо, еще раньше, и если бы он лично возглавил работы непосредственно на корабле, придав энтузиазм личным примером всем присутствовавшим, очевидно, результаты спасения личного состава, а может быть, и корабля были бы другими, тем более что недостатка в руководителях не было. Командир подводной лодки Б-57 капитан 2-го ранга Китаев».

Спасательные работы на С-350

Из заключения экспертной комиссии: «В результате взрыва на подводной лодке Б-37 1-й и 2-й отсеки подводной лодки С-350 получили настолько большие повреждения, что заполнились почти мгновенно. Это подтверждается заключением экспертизы по непотопляемости. Эксперимент, проведенный медицинской экспертизой на подводных лодках, показал, что в простых условиях обстановки для включения в аппарат ИДА необходимо около 1-й минуты. Сложность обстановки: сильный поток воды, отсутствие освещения, большие разрушения в отсеке, пребывание части личного состава в рубках, в каютах и аккумуляторной яме при наличии контузии и травм, не позволила своевременно включиться в аппараты ИДА. Это дает основание экспертной комиссии заключить, что возможности спасения личного состава, находящегося в 1-м и 2-м отсеках подводной лодки С-350 были исключены. Действия командования подводной лодки С-350, направленные на воспрепятствование распространению воды из 2-го отсека в другие отсеки, при наличии запаха хлора в воде, поступающего из 2-го отсека, и отсутствия признаков жизни людей во 2-м отсеке, следует признать правильными, это обеспечило спасение людей остальных отсеков».

На С-350 оказались затопленными два носовых отсека. Помимо всего прочего, С-350 спасло еще и то, что она только вышла из дока и еще не приняла боезапаса. Можно только представить, что было бы, если бы на ее борту находились торпеды, которые вполне могли сдетонировать!

В первом отсеке С-350 были расположены: торпедные аппараты, запасные торпеды на стеллажах, торпедопогрузочный люк, 13 коек для команды, приводы носовых горизонтальных рулей и шпиля, а также пост аварийного продувания систем главного балласта. Второй отсек – аккумуляторный. Там расположены: одна из групп аккумуляторных батарей и емкости для дистиллированной воды, каюта командира и каюты офицеров, кают-компания, рубка радиосвязи, умывальник, батарейный автомат, 5 баллонов ВВД и цистерна пресной воды.

Тому, что кормовая часть осталась на плаву, способствовала маленькая глубина. Ткнувшись в дно носом, «эска» задрала вверх корму и осталась в таком положении. В это время оставшиеся в живых подводники С-350 вели внутри отсеков отчаянную борьбу за спасение своего корабля и своих жизней. Сразу же, была загерметизирована переборка между 2-м и 3-м отсеками, а также все остальные отсеки в корму. Одновременно для создания

противодавления воде в 3-й отсек был подан воздух высокого давления. Кроме этого, подводники задраили нижний рубочный люк, переключили вспомогательные механизмы на питание от кормовой аккумуляторной батареи, начали осушать трюмной помпой трюм центрального поста от фильтрующейся через нижний рубочный люк воды. Командир С-350 капитан 2-го ранга Абрамов передал через телефон кормового сигнального буя задраить водолазами верхний рубочный люк. Во всех отсеках включили аварийное освещение. Оставшаяся в затопленном 2-м отсеке аккумуляторная батарея было отключена от потребителей.

Когда ситуация с лодкой несколько прояснилась и стабилизировалась, был отдраен люк кормового 7-го отсека и через него начался выход оставшихся в живых подводников.

Из объяснительной записки командира С-350 капитана 2-го ранга Абрамова: «11 января 1962 года в 08.24 (по корабельным часам центрального поста) услышан толчок в левую скулу подводной лодки. В лодке была объявлена боевая тревога, одновременно начал нарастать дифферент на нос. Капитан-лейтенант Рощупкин В.А. в это время поднимался на мостик и успел прыгнуть в ЦП, задраив нижний рубочный люк.

В 08:25 был услышан второй удар в левую скулу лодки. Приготовлены препараты ИДА-51. Через 5 – 10 секунд после удара в ЦП через плотности переборочной двери между вторым и третьим отсеками начала поступать вода. Кремольера переборочной двери на 51 шпангоуте была обжата, течь прекратилась. Через нижний рубочный люк значительно поступала вода, под люк попали посторонние предметы, занесенные ударом (взрывом). До второго и первого отсеков дозвониться по телефонам не удалось. На удары в переборку личный состав первого и второго отсеков не отвечал. Переговорная станция «Нерпа» после первого удара вышла из строя. Связь с кормовыми отсеками осуществлялась перестукиванием. Вода из трюма ЦП откачивалась периодической помпой 7-го отсека и главным осушительным насосом ЦП. В 7-м отсеке был ранен матрос Васильев А.С., рулевой-сигнальщик, занимался проворачиванием механизмов между торпедными аппаратами. Вода через нижний рубочный люк продолжала незначительно поступать до 10.15. В 10.15 водолазы задраили верхний рубочный люк и вода в ЦП поступать перестала. В лодке в момент взрыва личный состав находился на своих местах по заведованию, проводя проворачивание оружия и технических средств в противогазах согласно суточного плана. Руководил проворачиванием старший помощник командира капитан-лейтенант Мальков Е.Г., допущенный к самостоятельному

управлению лодкой 633 проекта. В 08.25 я находился в районе нижней проходной и шел доложить командиру бригады о плане по переселению личного состава на лодку, так как вопрос нужно было решать и передать личному составу до 09.00. В 9.00 по плану было начало сбора командиров. Услышав один взрыв, а через несколько секунд второй, я побежал на свою пл. Когда подбежал к 4-му причалу, наша подводная лодка уже стояла с носом в воде с дифферентом порядка 12 градусов, корма выходила из воды, имелся незначительный крен на левый борт (на самом деле крен был 7 градусов на левый борт, дифферент 14 градусов на нос). На верхней оконечности подводной лодки в ограждении перископов и РДП находился матрос Красильников, приказал ему раздеться и прыгать воду, что он исполнил. У берега его вытащили и отправили на бербазу. Я побежал на катер, взял катер № 607 и примерно около 8.40 подошел к корме лодки, вышел на подводную лодку, вскрыл аварийный люк и в 8.40 – 8.45 по его телефону установил связь с 7-м отсеком, а через него со всеми отсеками, кроме первого и второго. Предварительный осмотр личным составом показал, что в отсеках, кроме первого и второго, повреждений прочного корпуса нет.

На причале к этому времени (около 8.3 5) было много людей. На корме Б-37 также были люди, кто, я не видел, так как было темно. С причала я слышал команды своего командира бригады капитана 1-го ранга Лихарева, контр-адмирала Ямщикова и капитана 2-го ранга Журавеля. После установления связи выяснил, что в 7-м отсеке имеется раненный в голову матрос Васильев, об этом доложил контр-адмиралу Ямщикову, ко мне был прислан врач подполковник медслужбы и помощник флагманского механика эскадры. Было приказано эвакуировать личный состав 7-го отсека. Личный состав 7-го отсека был эвакуирован. Об этом было доложено контр-адмиралу Ямщикову и капитану 1-го ранга Лихареву. Контр-адмирал Ямщиков руководил на Б-37. По приказанию был эвакуирован личный состав 6-го и 5-го отсеков, для связи с отсеками был оставлен наиболее подготовленный старшина 1-й статьи Максимов. О выходе личного состава 6-го и 5-го отсеков было доложено контр-адмиралу Ямщикову и капитану 1-го ранга Лихареву. По их приказанию был эвакуирован личный состав 4-го отсека. Для связи с ЦП там оставлен старшина 2-й статьи Стеблин. Послан ВРД для задраивания верхнего рубочного люка с помощью водолазов. Личный состав 4-го отсека был эвакуирован в период между 09.32 до 09.40, примерно в 09.35 корма Б-37 погрузилась в воду.

Личный состав 3-го отсека периодически откачивал воду из

трюма. Постоянно пытался связаться с личным составом 1-го и 2-го отсеков – связь отсутствовала.

Через пятнадцать минут водолазы задраили верхний рубочный люк, течь воды через нижний рубочный люк прекратилась. Были остановлены насосы, обесточено все электрооборудование. Доложил контр-адмиралу Ямщикову и капитану 1-го ранга Лихареву и по их приказанию начал вывод личного состава 3-го отсека. Приведение механизмов в законсервированное состояние и герметизацию отсеков лично проверяли старший помощник командира подводной лодки капитан-лейтенант Мальков, командир БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант Куц.

По моему приказу они проверили с помощью клапанов спуска воды с настила отсека наличие воды во 2-м отсеке. При открывании клапана начала поступать вода в ЦП с резким запахом хлора. Клапан был закрыт. На вызовы личный состав 2-го отсека не отвечал. Весь личный состав покинул подводную лодку. Связь с 1-м и 2-м отсеками установить не удалось. Водолазы выясняли, есть ли живой личный состав в 1-м и 2-м отсеках. Признаков жизни не наблюдалось. Во время эвакуации личного состава из подводной лодки на Б-37 через газовую шахту РДП под давлением вылетали искры, пламя и дым. Цвет дыма – темный. Запаха я не ощущал, так как ветер был не в мою сторону. Во время взрыва в кормовой надстройке проворачивал свое заведование ст. матрос Догадаев КХМ. По его рассказу, он увидел черный дым Больше ничего не помнит, очнулся (пришел в сознание) уже под водой. Всплыл на поверхность в одних трусах и сапогах, когда и как разделся, не помнит, возможно, оборудование было сорвано взрывной волной. Сейчас матрос Догадаев находится в команде и чувствует себя удовлетворительно. Командир подводной лодки С-350 капитан 2-го ранга Абрамов».

Из показаний радиотелеграфиста С-350 матроса Красильникова: «По команде; «Оружие и технические средства провернуть в электрическую, гидравликой и воздухом» вышел наверх, увидел дым и услышал сильный гул (подумал, что на соседней подводной лодке запустили сразу три дизеля). Проворачивание оружия и технических средств производилось в противогазах. Раздался взрыв. Поднялся на площадку командира на мостике и увидел, что нос подводной лодки Б-37 находится под водой и из насадки РДП бьет сильное пламя. Затем заметил, что лодка кренится. Разделся до трусов и тельняшки и поплыл к подводной лодке Б-37, на которую меня вытащил находившийся на ее корме личный состав».

Спустя почти полвека бывший командир С-350 написал свои воспоминания о тех событиях. Они в определенной мере дополняют ту объяснительную записку, которую еще не отошедший от ужаса пережитого командир С-350 писал на следующий день после случившегося. Разумеется, в воспоминаниях О.К. Абрамова отсутствуют кое-какие детали, описанные им в объяснительной, но при этом чувствуется, что воспоминания написаны рукой уже умудренного жизнью и службой человека. А потому, как мне кажется, воспоминания О.К. Абрамова стоят того, чтобы их поместить в повести наравне с объяснительной запиской командира С-350. Они во многом дополняют последние и позволяют взглянуть на трагедию с несколько иной стороны.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке О.К. Абрамова: «Это было в понедельник. Я, как и остальные командиры, шел на доклад командиру соединения. Моя команда в этот день завтракала в 3-ю очередь (в 8.30). Однако именно в этот день вся эскадра почему-то позавтракала в первую смену…

По пути в штаб внезапно увидел яркую вспышку, осветившую все вокруг, затем прогремел сильный рокочущий взрыв (до сих пор все это вижу и слышу). Бросился к своей лодке (С-350 пр. 633), которой тогда командовал, – взрыв произошел в районе ее стоянки.

После взрыва наступила кромешная тьма. На бегу едва не столкнулся с группой офицеров – двое вели, точнее, несли третьего, – определил в среднем из них командира Б-37 капитана 2-го ранга Анатолия Бегебу. Анатолий меня не узнал, чему я, помнится, очень удивился. О том, что его выбросило взрывом с лодки, я узнал только через несколько дней.

Подбежав к месту стоянки своей лодки, обнаружил, что она отброшена от причала и стоит, задрав корму, с дифферентом на нос Носовые отсеки – под водой. Все это было достаточно хорошо видно, так как соседние лодки включили прожектора.

Б-37 стояла, как и накануне, первым корпусом, без крена и дифферента, поэтому я решил, что взорвалась моя лодка. Начал лихорадочно думать, что на ней могло взорваться, так как накануне пришел из дока и боезапаса не имел. Стал к этому причалу 5-м корпусом для погрузки торпед, а к вечеру выпустил три корпуса и попросил А. Бегебу тоже отойти, чтобы с утра начать погрузку торпед. Анатолий объяснил, что он утром уходит в поход и хочет дать своему личному составу отдых. Перешвартовку решили осуществить утром, на том и разошлись (тем более когда по корме 5 корпусов, выйти не так просто – как по маневру, так и по времени).

Прикидывая, как мне попасть на свою лодку, заметил на ограждении рубки своего радиста и приказал ему прыгнуть в воду и плыть ко мне, что он стремительно выполнил. Мы его вытащили из воды с помощью веревок. Уже собираясь бежать на катерный причал, услышал из воды крики и увидел человека, отчаянно гребущего к причалу. Вытащили его, оказался тоже моим матросом. Но предстал он перед нами в совершенно необычном виде: совершенно голым, но в сапогах! В дальнейшем оказалось (забегаю вперед), что ни один человек из моей команды на лодке не слышал взрыва. В том числе и эти два матроса, один из которых находился в ограждении рубки, а второй – в корме подводной лодки.

Этот феномен врачи мне объяснили так: у человека существует порог слышимости, за пределами которого срабатывает защита и мозг не принимает никакой информации. Так ли это? Судить не берусь, делюсь только фактами.

Пока я вытаскивал матросов, из «лепестка» РДП Б-37 все чаще и чаще вылетали форсы огня, сопровождаемые угрожающим гулом. Побежал на катерный причал, чтобы добраться на свою лодку на катере. Однако добраться до причала оказалось не так просто, поскольку причальный фронт был сильно разрушен взрывом. Пробираться пришлось буквально ползком по скользким бревнам. Добежав до катеров, узнал, что на ходу только катер командира эскадры! Командир катера без всяких раздумий доставил меня на лодку, забраться на которую тоже требовалось искусство. Во время перехода договорился с командиром катера о том, что он будет в моем распоряжении в готовности перевезти личный состав.

На подводной лодке открыл лючок аварийного буя – одновременно два барашка, потом третий (на следственном эксперименте во время суда над А. Бегебой я не смог без усилия открыть даже один барашек). Открыв лючок, вынул телефон и связался с людьми в 7-м отсеке. Мне быстро доложили обстановку: личный состав в пяти отсеках жив; связи с 1-м и 2-м отсеками нет; имеется незначительное поступление воды в ЦП через нижний рубочный люк; ощущается слабый запах хлора. После этого доклада запросил об атмосферном давлении в отсеках – оно оказалось в пределах допустимого. Приказал сравнять давление в отсеках, а получив доклад об исполнении, дал приказание приготовиться покинуть корабль. Предупредил, что выходить будут поотсечно, начиная с 7-го.

Решение это далось нелегко, но я его мотивировал следующими соображениями.

Первое: из шахты РДП Б-37 со все большей интенсивностью

появлялись языки пламени. Я опасался нового взрыва, последствия которого трудно предусмотреть.

Второе: распространение хлора из-за попадания морской воды в аккумуляторную яму могло погубить весь экипаж, так как средств защиты от хлора на лодке не было!

Это основные причины, да и командованию в то время было не до моей лодки, что чувствовалось по суете и часто – по совершенно невероятным командам.

Уже после выхода людей из отсеков обнаружилась еще одна важная причина, требующая вывода людей: через неплотно закрывавшийся нижний рубочный люк вода в ЦП поступала не так уж медленно – она успела заполнить трюм ЦП почти до настила.

Я совершенно был уверен в грамотности действий личного состава и знал, что старпом капитан-лейтенант Евгений Георгиевич Мальков и командир БЧ-5 капитан-лейтенант Виктор Алексеевич Куц найдут самый правильный выход из создавшегося положения. Однако любой другой выход неизбежно создаст новые трудности, и единственно правильное решение – вывести личный состав до нового взрыва на Б-37.

Выводить людей начал с 7-го отсека. Для меня самым страшным было ожидание внезапного изменения дифферента подводной лодки с носа на корму, тогда все мои усилия по спасению личного состава рухнули бы и потери оказались бы непредсказуемыми. Я долго оттягивал открытие верхнего люка 7-го отсека, но в конце концов, подстегиваемый непрерывными форсами огня из «лепестков» РДП Б-37, приказал открыть люк!

С помощью двух матросов с катера начал принимать личный состав наверху. Первым вышел старший матрос Башмаков. Меня поразил вид его ушей – они были огромными и росли на глазах (уже потом он рассказал, что взрыва не слышал, но находился в то время между кормовыми ТА (торпедные аппараты. – В.Ш.) – его сильно и резко раскачивало из стороны в сторону и било головой о корпус аппаратов). После вывода людей с 7-го отсека приказал осмотреть отсеки. Убедившись, что все нормально, продолжил вывод личного состава в назначенный мной последовательности и таким образом эвакуировал всех, кроме офицеров и командиров отсеков.

Приказал старпому вместе с механиком собрать оставшихся в 7-м отсеке, задраив переборки всех остальных отсеков. После выполнения приказания вывел весь личный состав и перевез его на берег. Затем закрыл люк 7-го отсека и остался на борту, ожидая дальнейшего изменения событий. Из «лепестка» РДП Б-37 продолжал вылетать огонь с угрожающим грохотом, пожар там

продолжался. Над люком 7-го отсека Б-37 столпились аварийные партии и пытались спасти личный состав. Как выяснилось потом, сделать этого не удалось. Личный состав Б-37, подгоняемый водой и огнем, мчался в 7-й отсек и так плотно там набился, что никого вытащить не смогли.

Если мне не изменяет память, погибло 78 человек – все они задохнулись в 6-м и 7-м отсеках.

Между тем всполохи огня из шахты РДП Б-37 продолжали угрожающе увеличиваться, я услышал запрос командира эскадры контрадмирала Н.И Ямщикова: «Где твой личный состав? Катер к тебе послан! Снимай людей!» Мой ответ он не услышал.

Продолжаю сидеть на корме своей подводной лодки, через некоторое время вновь запрос «Где твой личный состав?» Ответил, что все на берегу кроме 1-го и 2-го отсеков, связь с которыми не имею. Получив приказание покинуть корабль, на катере добрался на берег.

В казарме начали устанавливать потери. Оказалось, что в числе пропавших без вести – семь человек из моей команды и четверо только что прибывших на практику курсантов. Причина гибели моих людей оказалась трагичной: после взрыва Б-37 два отсека моей лодки отломились (они держались за счет легкого корпуса, 2 погонных метра которого не давали отвалиться совсем) и оба они погрузились в воду, 1-й отсек заполнился водой через разрушенный от взрыва торпедопогрузочный люк. Кроме того, все ТА были превращены в лепешку, и через них также поступала вода. Из трех находившихся там людей один был раздавлен ТА, а двое задохнулись в воде, не успев включиться в ИДА Трудно поверить, но взрыв был такой силы (взорвалось более 12 торпед), что сделанные из особо прочной стали ТА были смяты, как листок обычной бумаги».

Имели ли хоть какие-то шансы на спасение моряки двух носовых отсеков С-350? Эксперты сошлись на том, что, к сожалению, не имели. Дело усугубилось еще и тем, что в первые мгновения были убиты находившиеся в 1-м отсеке старший лейтенант Василий Петров и мичман Константин Семенов. Обоих буквально разорвало взрывом. Остальные находившиеся в 1-м и 2-м отсеках старшины и матросы были тяжело ранены и контужены, а потому никто из них без посторонней помощи не мог бы выбраться наружу. Буквально через минуту-полторы все они захлебнулись в потоках хлынувшей в пробоины воды.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке О.К. Абрамова: «Теперь настало время рассказать о цепи случайностей. Их было много, но остановлюсь на двух – как мне кажется, наиболее необычных. Первая. После проворачивания механизмов

«вручную» старпом приказал начальнику РТС Виктору Артемьевичу Рощупкину подняться на мостик и обеспечить безопасность личного состава во время подъема выдвижных устройств. Он начал подниматься на мостик по вертикальному трапу и во время перехода в шлюзовую камеру почувствовал, что у него из-под ног уходит трап и одновременно сильно «заложило» уши. Инстинктивно схватившись за кремальеру нижнего рубочного люка, он провалился вниз, невольно задраив нижний рубочный люк, что спасло ЦП от затопления через верхний рубочный люк, который оставался открытым. Далее, не удержавшись в висячем положении, он оторвался от кремальеры нижнего рубочного люка и упал на настил ЦП, причем таким образом, что голова оказалась под клапаном слива воды с настила 2-го отсека. Через этот клапан активно поступал хлор из аккумуляторной ямы 2-го отсека (яму уже залила морская вода). Не имея возможности сделать что-либо лично, В.А. Рощупкин показал на клапан ближайшему матросу, который быстро закрыл его, прекратив поступление хлора в отсек, чем личный состав 3-ю отсека был спасен от отравления хлором. Эта вторая случайность спасла не только ЦП, но и весь экипаж».

Начало расследования

Известие о тяжелейшей катастрофе на 4-й эскадре подводных лодок Северного флота вызвало в Главном штабе ВМФ настоящий шок. Дело в том, что 4-я эскадра считалась одним из лучших соединений всего военно-морского флота. Лодки эскадры много и успешно плавали, выполняли все поставленные перед ними задачи. По итогам 1961 года эскадра получила сразу несколько переходящих знамен, а ее командование было представлено к орденам и внеочередным воинским званиям. И теперь вот такое известие…

12 января приказом министра обороны № 003 была назначена комиссия для расследования обстоятельств и причин взрыва Б-37. Официально председателем Государственной комиссии был инженер-адмирал Н.В. Исаченков, но в реальности всем руководил сам Главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г. Горшков, которому поручил разобраться со всем происшедшим министр обороны СССР маршал Р.Я. Малиновский. В состав комиссии официально были включены командующий СФ адмирал А.Т. Чабаненко, начальник штаба СФ вице-адмирал А.И. Рассоха и ЧВС СФ контр-адмирал Ф.Я. Сизов, но фактически к работе комиссии, как лица заинтересованные, они не привлекались. Кроме этого, членами комиссии являлись начальники управлений и служб Главного штаба ВМФ контр-адмиралы: В.И. Матвеев, А.И. Ларионов, П.В. Синецкий, А.С. Бабушкин, А.В. Пасхин, Ю.В. Ладинский, В.А. Лизарский и инженер-контр-адмирал В.П. Разумов.

В тот же день Главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г. Горшков с членами государственной комиссии вылетел на Северный флот. Прямо с аэродрома Главком направился к месту гибели Б-37, где все лично осмотрел. После этого в штабе эскадры был заслушан командир эскадры контр-адмирал Ямщиков. Настроение у Главкома было отвратительное. Помимо того, что гибель корабля и экипажа – это всегда разборки на самом высшем уровне, Северным флотом командовал его однокашник по училищу адмирал Чабаненко, с которым в последнее время отношения складывались далеко не лучшим образом, хотя раньше адмиралы дружили. Теперь же предстоял неприятный разговор и с Чабаненко, которого ждало строжайшее наказание, а возможно, даже снятие с должности. Еще перед вылетом он приказал Чабаненко его не встречать, а ждать приезда в штабе флота.

Выслушав доклад Ямщикова обо всех обстоятельствах

катастрофы, Горшков задал первый вопрос.

– При обнаружении первичных признаков пожара на лодке ее командир должен был немедленно объявить аварийную тревогу, но этого сделано не было. Почему?

– На лодке тревога не была объявлена потому, что личный состав 3-го отсека, вероятно, погиб уже при первой вспышке пожара и объявлять тревогу было уже некому. Личный состав, находившийся в других отсеках, не мог разобраться с обстановкой, а личный состав 7-го отсека даже продолжал проворачивание механизмов. Выбежавший из центрального поста на мостик командир отделения рулевых старшина 2-й статьи Параскан доложил, что он, находясь в отсеке, объявления аварийной тревоги не слышал. При первой сильной вспышке пожара могла выйти из строя забортная аппаратура, и тогда прекращалась возможность объявления тревоги по кораблю. Я не могу утверждать, что тревога не была объявлена из-за неподготовленности личного состава к борьбе за живучесть. Командир лодки капитан 2-го ранга Бегеба проявил недисциплинированность, отпустив с лодки командира электромеханической боевой части в период проворачивания механизмов на корабле и отсутствуя сам в это время в центральном посту. Старший помощник капитан-лейтенант Симонян поступил неправильно, убыв из центрального поста для проверки организации проворачивания механизмов в отсеках и оставив в центральном посту помощника командира лодки капитан-лейтенанта Базуткина и командира группы движения инженер-лейтенанта Тагиднего – неопытных и не допущенных к самостоятельному управлению. На других подводных лодках имели место случаи, когда некоторые командиры в нарушение требований корабельного устава во время проворачивания механизмов находились вне подводной лодки.

– Охарактеризуйте техническое состояние лодки и уровень подготовки экипажа! – велел Горшков.

– В целом техническое состояние Б-37 было на должном уровне. На лодке имел место перерасход ходовых часов в прошлом году. Израсходовано 925 ходовых часов при норме в 800. На лодке находились два боевых зарядных отделения торпед, ранее доставленных подводной лодкой с Балтики. Подготовленным был и экипаж. Торпедная боевая часть, а также боевая часть наблюдения и связи были отличными. В прошлом году на лодке было 10 грубых проступков: восемь случаев пьянства и две самовольные отлучки. С августа 1961 года грубых проступков не было. Грубое нарушение инструкций личным составом торпедной боевой части я исключаю.

– Дайте характеристику командиру! – потребовал Главнокомандующий.

– В целом могу охарактеризовать капитана 2-го ранга Бегебу положительно. Как недостаток отмечаю его недостаточную требовательность к личному составу и слабохарактерность.

– Каковы, по вашему мнению, возможные причины взрыва БЗО? – задал очередной вопрос Горшков.

– Самое вероятное – это воспламенение взрывчатого вещества, возможно, взрыв был от внешнего удара в воздушный или керосиновый резервуар или в БЗО, взрыв аккумуляторной батареи считаю маловероятным и совсем уж маловероятным – диверсию.

– Какие меры уже приняты на эскадре для предупреждения подобных происшествий? – хмуро посмотрел Горшков на Ямщикова.

– Проверяются весь торпедный боезапас и гнезда запальных стаканов, на лодках выставлена вахта в первом и седьмом отсеках у торпед и торпедных аппаратов.

Выслушав все объяснения командира эскадры, адмирал Горшков немного помолчал, а потом начал медленно говорить, обдумывая каждую свою фразу:

– Прежде всего установите порядок, при котором личный состав аварийных партий прибывал бы к месту аварии уже с изолирующими противогазами. На эскадре нарушаются нормы расхода ходовых часов без разрешения старших инстанций. Это недопустимо. Наладьте учет. Осмотрите гнезда запальных стаканов всех торпед, запросите с Балтики характеристику доставленных оттуда БЗО. Подготовьте мне доклад обо всех дополнительных мероприятиях, исключавших подобные происшествия. Немедленно отмените директиву о хранении на лодках торпед с давлением воздуха в резервуарах в 200 атмосфер. Впредь недопустима и такая большая смена офицеров, какая была у вас в конце прошлого года на Б-37.

На этом беседа была закончена, и Горшков отбыл в штаб Северного флота. О чем шел разговор между Главнокомандующим ВМФ СССР адмиралом Горшковым и командующим Северным флотом адмиралом Чабаненко, в точности не известно, но можно предположить, что разговор этот был весьма тяжел для командующего Северным флотом.

«Черная кошка» пробежала между бывшими однокашниками, когда Горшков был назначен первым заместителем Главнокомандующего ВМФ СССР. До этого, встречаясь на московских совещаниях, командовавшие флотами адмиралы (Горшков командовал тогда Черноморским флотом) были в самых

приятельских отношениях. Когда же Горшков первый раз в новом качестве прибыл с проверкой на Северный флот, встречавший его Чабаненко проявил излишнюю фамильярность. Похлопывая по плечу старого товарища, он приветствовал его словами: «Привет, Серж! С приездом!» В ответ на это Горшков отстранил от себя старого приятеля и неприязненно заметил: «Я для вас, товарищ адмирал, не Серж, а первый заместитель Главнокомандующего!» Что ответил Чабаненко Горшкову, в точности не известно. Бытует легенда, что он в долгу не остался и обматерил зазнавшегося однокашника. Об этом автору в свое время рассказывал сын адмирала Чабаненко.

Как бы то ни было, но на этом дружба двух адмиралов закончилась. Вместо нее началась почти открытая вражда. Отныне командующему Северным флотом приходилось нелегко. Попробуй служить, когда в личных недругах у тебя сам Главком! Разумеется, и Горшков тяготился тем, что Северный флот вот уже на протяжении десяти лет возглавляет именно Чабаненко. Однако при всех личных неприязненных отношениях Чабаненко был опытнейшим подводником и как никто другой подходил для командования Северным флотом в этот период. Именно ему пришлось вводить в состав советского ВМФ первые атомоходы. Однако к 1962 году ситуация изменилась. Атомные лодки стали сходить со стапелей уже серийно, и их научились эксплуатировать. Трагедии же неожиданно для всех начали происходить с дизельными субмаринами. Ровно год назад в море бесследно пропала со всем экипажем ракетная дизельная лодка С-80. Тогда министр обороны маршал Малиновский объявил тогда Чабаненко «неполное служебное соответствие». Наказание предельно жесткое, так как дальше следует только снятие с должности… И вот новая трагедия. Да какая! Прямо у причала среди бела дня гибнет новейшая дизельная подводная лодка, а вторая получает тяжелейшие повреждения. И снова десятки погибших! Судьба Чабаненко была уже предрешена.

О роли Чабаненко в трагедии и С-80, и Б-37 автор много беседовал со старейшими адмиралами и офицерами, помнившими и самого Чабаненко, и те давние трагедии. Мнение ветеранов было единодушно – Чабаненко был опытнейшим подводником и одним из лучших командующих Северным флотом за всю его историю да и к подчиненным относился вполне по-человечески, отличался добродушным характером и чувством юмора. Что касается трагедий, то, по мнению большинства ветеранов, ему просто не повезло. Северный флот в те годы стал первым по мощи в СССР. Он стремительно пополнялся новыми лодками, непрерывно формировались новые

соединения, и командующий флотом уже не мог чисто физически всем им уделить такого внимания, как раньше. Система управления и методы командования, во многом все еще оставались старыми. Кроме того, возможно, что к концу своего многолетнего руководства флотом и сам адмирал был уже далеко не столь энергичен, как в начале своего командования. Десять лет командования флотом – срок не малый, и Чабаненко явно на этой хлопотливой должности уже пересидел.

Теперь же Горшков прилетел на Северный флот не только как Главнокомандующий, но и как председатель государственной комиссии по расследованию гибели Б-37. Думается, что особых иллюзий на свой счет у Чабаненко уже не было. Опытному адмиралу было совершенно ясно, что удержаться в прежней должности после такой катастрофы на флоте да еще и при таком председателе госкомиссии ему вряд ли удастся. Конечно, 1962 год был далеко не 1937 годом, когда за такое очевиднейшее «вредительство обороноспособности государства» командующего флотом непременно бы объявили врагом народа и вместе с другими флотскими начальниками без долгих разговоров поставили к стенке. Вопрос, по всей видимости, для него стоял так: выгонят ли вообще Чабаненко на пенсию сразу или все же найдут в структурах Министерства обороны какую-нибудь второстепенную должность?

После недолгого, но тяжелого разговора в Североморске с Чабаненко Главнокомандующий ВМФ вернулся в Полярный. Там Горшков возглавил работу государственной комиссии, начав ее с опроса всех адмиралов, офицеров, старшин и матросов, имевших отношение к трагедии.

Знакомясь с материалами работы государственной комиссии по расследованию катастрофы Б-37, я смог еще раз убедиться в высочайшем профессионализме Сергея Георгиевича Горшкова. Не являясь подводником, он мгновенно схватывал суть проблемы и искал ее конкретные решения. Если в материалах государственных комиссий по другим катастрофам отечественного флота, которые возглавляли сухопутные маршалы, как правило, давались лишь общие рекомендации по недопущению повторения подобных происшествий, то Горшков работал совсем на ином уровне. Каждого офицера и матроса он дотошно расспрашивал о самых мелких деталях трагедии, интересовался их мнением по разным сопутствующим вопросам, пока не уяснял для себя вопроса полностью. После чего сразу же, не откладывая в долгий ящик, давал конкретные указания по улучшению тех или иных вопросов службы на лодках, изменению всевозможных инструкций по хранению и эксплуатации оружия и

техники.

Параллельно с работой государственной комиссии начала работу и комиссия КГБ. Чекистов интересовал вопрос возможной диверсии. Но так как вскоре стало ясно, что ни о какой диверсии в данном случае речи нет, они свою работу свернули. Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке О.К. Абрамова: «Потом было много разговоров о силе и количестве взрывов. Одни уверяли, что взрыв был один, другие, что два, третьи – несколько… Вот, собственно, и три версии: пожар от самовозгорания патронов регенерации, небрежность личного состава и диверсия. Естественно, каждую версию заинтересованные организации считали невозможной и тщательно отметали. Не первый раз!» Остается сожалеть, что мы так и не научились на своих ошибках учить следующие поколения. Может, это одна из главных причин «повторения пройденного»?»

Первоначально члены комиссии предположили, что могла взорваться гремучая смесь во 2-м аккумуляторном отсеке. При этом вспомнили трагический случай двадцатилетней давности на Щ-402. Во время боевого похода в 1942 году на Щ-402 в конце зарядки аккумуляторной батареи произошел взрыв гремучей смеси из-за нарушения режима вентилирования. В результате взрыва все, находившиеся в аккумуляторном отсеке, мгновенно погибли, были разрушены большинство аккумуляторных баков, часть оборудования 2-го и 3-го отсеков. Подводная лодка была спасена лишь быстрой герметизацией аварийных отсеков. Разумеется, что после таких повреждений никаких боевых задач «щука» выполнять более не могла и вынуждена была вернуться в базу для ремонта. При этом командир смог привести Щ-402 в Полярный своим ходом. Взрыв гремучей смеси на североморской «щуке» был не единственным. Взрывалась гремучая смесь в аккумуляторах на подводных лодках Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского флотов, но всегда результат был один и тот же – люди в отсеке погибали, но прочные корпуса всегда оказывались целыми и лодки оставались на плаву.

Ранее на Северном флоте уже были происшествия и с торпедами, и с аккумуляторными батареями. Так, в 1958 году на одном из эсминцев СФ во время протаскивания торпеды в торпедном аппарате для проверки откидывания курка торпеда отработала в торпедном аппарате. В 1960 году на подводной лодке Б-75 при подготовке к стрельбе личный состав открыл кислородный запирающий клапан одной из торпед в отсеке. При обратном втаскивании торпеды в аппарат откинулся курок, и торпеда отработала в торпедном аппарате, вызвав пожар в 1-м

отсеке. В сентябре 1961 года на подводной лодке Б-95 при прострелке торпедных аппаратов через заднюю крышку на одном из торпедных аппаратов произошел выстрел боевой торпедой при закрытой передней и задней крышках. В 1959 году на С-342 при подготовке к зарядке аккумуляторной батареи были неправильно подсоединены зарядовые концы для зарядки с берега. В результате возникшего пожара выгорел батарейный аппарат 4-го отсека.

А вот мнение председателя экспертизы по взрывчатым веществам инженер-полковника С.М. Разина: «Вибрация на химическую стойкость взрывчатого вещества не влияет…При прострелах БЗО взрывчатое вещество обычно загорается с выделением сильных вспышек, при этом горение быстро развивается, но случаев детонации не было. Тепловое влияние на БЗО не проверялось, но боевые части ракет после нагрева пламенем взрывались примерно через 7 минут. БЗО должно было вести при нагреве так же, как боевые части ракет. Удары БЗО к взрыву и воспламенению не приводили, но проколы давали воспламенение взрывчатого вещества Взрыва БЗО от взрыва аккумуляторной батареи не может быть, но возникновение пожара возможно».

Возник вопрос почему погрузилась кормовая часть Б-37, ведь она долго оставалась на плаву и, казалось, была герметично отделена от затопленных отсеков? Специалисты объяснили это открытием двери в переборке между 3-м и 4-м отсеками, которая могла быть сорвана напором воды из 3-го отсека или приоткрыта кем-то из остававшихся еще в живых моряков 4-го отсека.

Выжившие в аду

Матросы Б-37. В живых их осталось всего несколько человек, и спасение каждого можно считать настоящим чудом. Обожженные и отравленные, именно они рассказали о последних минутах жизни своего экипажа.

Из опроса электрика Б-37 матроса М.Е. Дуракова: «Чувствую себя хорошо, ничего не болит. 11 января 1962 года после утреннего чая команда прибыла на подводную лодку и до подъема флага занимались изучением отсечных инструкций. После подъема флага по распорядку дня началось обычное проворачивание оружия и механизмов по команде из центрального поста. Находился в 7-м отсеке. Я замерил сопротивление изоляции электродвигателей насосов гидравлики, трюмной помпы. Проворачивание оружия и механизмов вручную подходило уже к концу, когда я почувствовал, воздушный удар. Давление в 7-м отсеке резко возросло и тут же спало. Во время воздушного удара чувствовалось содрогание корпуса подводной лодки. Кто-то в отсеке высказал предположение, что простреливаются торпедные аппараты. В каком положении была переборочная дверь, я не помню. Тут в отсек вбежал старший помощник командира и стал звонить в центральный пост, но дозвониться не мог. Тогда он повесил трубку и быстро направился в 6-й отсек. В это время в отсек ворвалось огненное пламя, повалил под давлением дым, послышался резкий свист и глухой удар, как будто взорвался подожженный порох. Давлением воздуха меня отбросило в корму к торпедным аппаратам, и я потерял сознание. Когда очнулся, обнаружил себя лежащим между койками и матрасами. Я выбрался и стал пробираться к люку, откуда шел свежий воздух. Трапа у люка не было, мне помогли выбраться наверх. Снизу меня подсадил матрос Литвинов. Наверху я увидел, что подводная лодка погружается, и вновь потерял сознание. Когда я выбрался наверх, стонов и криков о помощи в отсеке не слышал и за меня никто не цеплялся. Когда старший помощник переходил в 6-й отсек, я стоял у носовой переборки. Меня ударило пламенем и обожгло лицо, руки и шею, а воздушной волной бросило в корму. Позже наверху я заметил, что на мне тлеет ватник. На подводной лодке служить буду. Экипаж у нас дружный».

Из показаний командира отделения рулевых Б-37 старшины 1-й статьи А.И. Параскана; «Чувствую себя хорошо. У меня обожжены лицо и руки… В 7 часов 10 минут на подводную лодку пришел с командой. До подъема флага изучал инструкции под

руководством старшины 1-й статьи Пантелеева. После подъема флага все спустились вниз. Я зашел в штурманскую рубку. Там лейтенант Авилкин дал мне точное время: 8 часов 10 минут. Я пошел проверять по отсекам отсечные часы. Начал проверку 1-го отсека. В первом отсеке ничего необычного не заметил, шло обычное проворачивание оружия и механизмов. Когда я проверил часы, было время 8 часов 11 минут. Затем пошел проверять часы по всем остальным отсекам до седьмого, и вернулся в третий отсек. Вся проверка часов заняла времени 8 – 10 минут. В третьем отсеке я разговаривал с мичманом Выродок о том, чем мы будем заниматься после проворачивания оружия и механизмов. Народу в центральном посту, как обычно, было много. Я положил книжку у приборов управления рулями и отошел к трапу из боевой рубки в центральный пост, таким образом, находился чуть в стороне от двери из центрального поста во второй отсек. В это момент я почувствовал удар давлением воздуха, увидел дым и услышал свист. Давлением воздуха меня прижало к трапу и горячим воздухом обожгло руку, которой я закрыл лицо. Ничего не было видно. Получил ожоги лица и рук. Дышать в отсеке стало трудно. Я полез вверх по трапу, за мной никто не лез. Все стояли в проходе, и их, видимо, прижало в корму. Давление воздуха все время продолжалось, пока я поднимался по трапу. Кроме свиста воздуха, я ничего не слышал. Подошел к трапу и стал выходить. Давлением воздуха меня подтолкнуло кверху. На палубе упал и кем-то был переправлен на стенку. Меня отвели на базу в санитарную часть. Когда я дошел до котельной, то услышал взрыв. Пока меня вели по причалу, до момента взрыва времени прошло минуты 3–4. Открытых крышек торпедных аппаратов в первом отсеке я не видел, никаких работ с торпедами не заметил. Переборочные двери во второй и четвертый отсеки были открыты, а остальные двери должны были быть закрыты на клиновые затворы».

Рассказывает командир отделения электриков Б-37 старшина 2-й статьи В.Ф. Чехов: «Чувствую себя хорошо, сейчас ничего не болит (на самом деле в тот момент старшина 2-й статьи Чехов находился в крайне тяжелом состоянии. – В.Ш.). В первое время сильно жгло… Прошло минут десять после начала проворачивания, как зашел в четвертый отсек старший помощник командира. Дверь за ним я закрыл сам (дверь из третьего отсека в четвертый). Я ему доложил о проворачивании оружия и механизмов в четвертом отсеке, и он пошел в пятый отсек. Я пошел за ним, остановился в пятом отсеке, держа правой рукой дверь из четвертого отсека в пятый полуоткрытой. Потом вдруг засвистело, воздухом закрыло дверь. Я получил удар

переборочной дверью, после которого очнулся в 5-м отсеке в посту дистанционного управления, упал у дизелей. Меня подняли матросы. В отсеке было полно белого дыма, свистело, похоже, как свистит сжатый воздух. Матросов в отсеке было много. Я надел противогаз, так как хотел возвратиться обратно в 4-й отсек. Через некоторое время корпус подводной лодки сильно содрогнулся, и я не помню, как очнулся в шестом отсеке. Очнулся, когда на меня кто-то наступил. Освещения в отсеке не было. Наблюдал какие-то тлеющие огоньки через маску противогаза. Сначала я не знал, где я нахожусь, затем по ощущению механизмов понял, что я в шестом отсеке, и пошел в седьмой отсек к люку. Под люком на кого-то наступил и приподнял его. Стал искать трап, но не нашел. Кого-то подсадил и помог ему вылезти наверх, затем подтянулся на руках сам и выбрался вверх. После этого меня отправили в санитарную часть. В 5-м отсеке мимо меня старший помощник командира обратно не пробегал, свет горел по обоим бортам. В пятом отсеке я увидел инженер-лейтенанта Тагиднего, который стоял в корме отсека на месте правого дизель-компрессора».

Из рассказа моториста Б-37 матроса Н.А. Литвинова: «Чувствую себя хорошо, ожогов и ушибов не имею… После подъема флага команда на подводной лодке занималась изучением отсечных инструкций. После подъема флага личный состав спустился в подводную лодку и начал по команде центрального поста осмотр и проворачивание механизмов. Я находился в шестом отсеке в трюме на линии вала. Шло проворачивание вручную. Когда в отсек вошел старший помощник командира, я его не видел, но узнал по голосу. Затем я почувствовал содрогание корпуса подводной лодки и резкое повышение давления в отсеке, которое потом спало. Впечатление такое, как будто простреливали торпедные аппараты. Старший помощник командира позвонил в центральный пост, но ему никто не ответил. Минут через 5 после первого толчка раздался глухой удар, резко поднялось давление, погас свет и в отсек повалил дым. Я бросился к лючку из трапа в отсек, хотел его открыл и выйти наверх, но не смог, потому что сверху по отсеку кто-то бежал. Когда же я все-таки открыл лючок и выбрался наверх, в отсеке было темно и дымно. Я на ощупь стал пробираться в седьмой отсек. Там у открытого люка заметил матроса Дуракова, помог ему выбраться с подводной лодки наверх, а затем вылез сам на палубу. Тут я увидел, что подводная лодка стоит с дифферентом на нос, вода подошла к рубке. Увидел также человека, находящегося в воде, его гнало волной в сторону кормы подводной лодки. Затем услышал голос матроса Дуракова: «Прыгай!» Я постоял и прыгнул в воду. Когда выбрался на причал,

ко мне подбежал матрос Анисов с нашей команды, после чего меня отправили в санитарную часть. Когда я выходил из шестого отсека, то слышал, что в отсеке что-то шипело».

Сегодня большинству читателей, видимо, не понятен статус «кандидат в курсанты». Все дело в том, что в начале 60-х годов с целью более качественной подготовки курсантов военно-морских училищ была принята новая программа обучения. После вступительных экзаменов в училище все положительно их сдавшие кандидаты направлялись на полгода служить матросами на флот по избранной ими будущей офицерской специальности. Предполагалось, что за это время они получат некоторые первичные представления о своей будущей профессии, ознакомятся с азами флотской корабельной службы и окончательно примут решение о правильности избранного ими пути. Однако данная схема подготовки будущих офицеров просуществовала всего несколько лет, после чего была отменена.

Рассказывает кандидат в курсанты Б-37 матрос А.А. Панченко: «Чувствую себя хорошо, сейчас ничего не болит. У меня были обожжены лицо, руки и шея… Окончил 10 классов. В 1961 году сдал приемные экзамены в высшее Военно-морское училище имени Ленинского Комсомола и был направлен на флот для прохождения кандидатского стажа. Расписан был в 7-м отсеке и дублировал старшину 1 статьи Паничкина. В этот день после подъема флага занимались проворачиванием оружия и механизмов. Через 15 минут после начала проворачивания раздался какой-то хлопок и в отсеке начало резко повышаться давление, ударило на уши. В отсек вбежал старший помощник командира и пытался вызвать по телефону центральный пост, но дозвониться не смог и бросился обратно в 6-й отсек. Тут опять резко поднялось давление, в отсек повалил черный едкий дым. Я услышал команду лейтенанта Лопаткина: «Отдраить люк!» Я бросился к люку. И в это время раздался взрыв. Перед глазами сверкнуло пламя огненным шаром, и наступил мрак. Послышались крики и стоны. Я кинулся к люку, на кого-то наступил, когда подбежал к люку, он был уже отдраен, пытался вылезти, но не смог достать комингса люка. Матрос Ярмухаметов кричал: «Слезай, люк не отдраен!» Я залез на койки и с них выбрался в люк. Криков и стонов больше не слышал. Сознания не терял, впереди меня еще кто-то лез, я за ним выбрался наверх, а за мной, кажется, вышел матрос Ярмухаметов».

Старшина 1-й статьи Б-37 М.Х. Ярмухаметов: «На подводной лодке служу 3-й год. По специальности трюмный машинист. После завтрака команда прибыла на подводную лодку. Сначала занимались изучением отсечных инструкций, затем по команде

начали осмотр и проворачивание механизмов вручную. Мое заведование находилось в 7-м отсеке. Я стравил давление гидравлики и начал осматривать клапана. В отсек вошел старпом. Через некоторое время он ушел в 6-й отсек. В этот момент я уже драил комингс переборочной двери в 7-м отсеке. Сначала я почувствовал 2 толчка и подумал, что простреливают торпедные аппараты. Из 6-го отсека старпом стал звонить в центральный пост, но ему никто не ответил. Я это слышал через открытую переборочную дверь. Тогда старпом перешел в 7-й отсек и попытался опять дозвониться до центрального поста, но ему никто не ответил, после чего он побежал в нос. Когда он открыл переборочную дверь в 6-й отсек (она к этому времени была закрыта), то оттуда повалил черный дым. По запаху – горел порох. Я охотник и знаком с запахом горелого пороха. Я хотел надеть противогаз, но не успел. Света не стало. Он потух после пламени. Лейтенант Лопаткин приказал отдраить люк 7-го отсека. Я повернулся, но в этот момент в 7-й отсек через открытую переборочную дверь ворвалось пламя. Меня обожгло. Когда меня обожгло, я стоял примерно посредине отсека. Получил ожоги лица и рук, опалило волосы. Ожог почувствовал не сразу. Я пошел к люку, но там уже кто-то копался. Я сказал: «Слезай, если не можешь открыть». – «Он уже открыт», – ответил тот. Вслед за ним я вылез из люка. Тут я услышал крик «Спасите!» За бортом плавал человек Я спустился до шпигатов и подал ему телогрейку, но она до него не доставала. Тогда мне подали какой-то конец. Мы долго не могли вытащить человека, так как он жаловался на боль в руках. Затем по поданной сходне я вышел на причал и пошел на ПКЗ».

Матрос Викилыпин А.М.: «Находился на кормовой надстройке. После появления дыма по скобам ограждения поднялся наверх. Оказался в облаке дыма, спустился на палубу и упал. Придя в сознание, узнал, что лежу под обломками, был эвакуирован в госпиталь».

Матрос Чернов В.В.: «До катастрофы находился в 6-м отсеке. Ничего не помню. В сознание пришел только в госпитале».

Матрос Панченко А.А: «Находился в 7-м отсеке. В период проворачивания механизмов услышал «хлопки» с повышением давления внутри отсека. При этом слышалось шипение воздуха, выходящего через люк. Был сбит с ног, получил ожоги лица и рук Через некоторое время встал и направился к люку. Трапа не было. Забрался на койку и вышел самостоятельно через люк».

Из оставшихся в живых членов экипажа Б-37 последним, кто находился буквально за несколько минут до катастрофы в носовых отсеках, был матрос П.Е. Черкасов. Из объяснительной

записки П.Е. Черкасова: «Чувствую себя неважно, но говорить могу. После завтрака команда прибыла на подводную лодку и стала изучать отсечные инструкции. После подъема флага приступили к осмотру и проворачиванию механизмов вручную. Я радист. Радиоаппаратура находится в 4-м отсеке. Перед проворачиванием механизмов мне потребовалась ветошь для того, чтобы протереть антенну. За ветошью я обратился к командиру отсека старшине 2-й статьи Чехову. Он сказал, чтобы я спустился в аккумуляторную яму, ветошь лежит там. Когда я спустился в яму, там очень сильно пахло кислотой. Не найдя там ветоши, я быстро вышел из аккумуляторной ямы и обратил внимание командира отсека старшины 2-й статьи Чехова на запах кислоты в ней. Затем я ушел наверх. Когда я стал спускаться с мостика вниз, из рубки повалил белый дым. Я в это время был уже в ограждении рубки. Дым был очень специфического запаха. Я не могу сказать по запаху, что именно горело. Когда я хотел посмотреть вниз, что там именно горит, увидел огонь. Дышать было нечем, и я поднялся на насадку выхлопа РДП. В это время из рубки уже шел черный дым с огнем. Затем дым пошел и из насадки выхлопа РДП. Дышать мне стало нечем, и я начал терять сознание. В это время командир крикнул мне, чтобы я прыгал. Но я уже очень плохо себя чувствовал и свалился вниз. Меня поймали. В этот момент услышал команду командира подводной лодки: «Отдраить концевые люки сверху». Придя немного в себя, я пошел в корму. Люк в 7-й отсек в это время был отдраен, но дым из 7-го отсека не шел».

Отдельный разговор о командире отделения торпедистов Б-37 старшине 1-й статьи Паничкине. Незадолго перед катастрофой он простудился и был положен в лазарет береговой базы. А 10 января, как выздоравливающий, был направлен дежурить на КПП. Судьба, казалось, таким образом, уберегла его от смерти. Наверное, можно было бы отсидеться на КПП, но моряк не мог смотреть со стороны, как гибнут его товарищи, и, не думая о себе, бросился им на помощь. Три раза (!), теряя сознание, спускался старшина 1-й статьи Паничкин в задымленный отсек тонущей лодки, каким-то чудом оставшись в живых. Это был настоящий подвиг, достойный и награждения и памяти, но тогда никому и в голову не пришло по достоинству оценить совершенное старшиной 1-й статьи!

Вспоминает командир отделения торпедистов Б-37 старшина 1-й статьи Паничкин: «11 января стоял вахтенным КПП. По сигналу «Боевая тревога» с разрешения дежурного по КПП побежал на подводную лодку. Открыв дверь из казармы, услышал взрыв. Когда подбежал на причал, подводная лодка уже носом

погрузилась в воду. Из люка центрального поста шел черный дым Запах дыма не определили. Дым шел под небольшим напором, но наблюдал один выхлоп дыма под давлением. Взял противогаз у верхнего вахтенного и спустился в подводную лодку через люк седьмого отсека. В 7-м отсеке наступил на лежащего человека. В отсеке было темно. Осмотрел переборку между 6-м и 7-м отсеками. Дверь на переборке была открыта и взята на клиновый затвор. Попытка задраить дверь на кремальер не удалась, так как трудно было дышать. Я вышел, а затем снова вошел в 7-й отсек в приборе ИДА и с фонарем. Видел в отсеке много людей, в том числе опознал матроса Симонова. Дышать было тяжело и в приборе ИДА, поэтому вышел из 7 отсека на верхнюю палубу. После этого я спустился в отсек в третий раз и направился в кормовую часть отсека к торпедным аппаратам, но до аппаратов я не дошел, так как мне крикнули с верхней палубы: «Выходи!» Только я вышел, не успел еще снять прибор ИДА, лодка начала крениться на левый борт. Кроме меня в 7-й отсек спускались еще 2 человека».

Дела медицинские

С объявлением боевой тревоги на береговой базе эскадры лодок, плавбазах «Пинега» и «Аят» были развернуты пункты медицинской помощи. Уже через несколько секунд у места взрыва был майор медицинской службы Р.А. Окунев. Он и принял на себя руководство оказанием первой медицинской помощи пострадавшим, их сортировкой и эвакуацией до прихода старшего врача эскадры подполковника медслужбы П.В. Маликова.

Через десять минут на причал уже примчались две санитарные машины, в них сразу же начали грузить раненых.

В 9 часов подполковник медслужбы В.А. Мясников подготовил к использованию береговую рекомпрессионную камеру для проведения лечебной рекомпрессии.

С Б-37 было выведено и извлечено 11 человек, которые после оказания первой медицинской помощи, были эвакуированы в 1469-й военно-морской госпиталь. Еще 4 человека были извлечены без признаков жизни. Несмотря на это, в приемном покое госпиталя им продолжали делать искусственное дыхание и общее согревание.

Из документов 1469-го военно-морского госпиталя СФ: «11 января 1962 года в 08 час 28 мин. по госпиталю была объявлена боевая тревога и началась подготовка медицинских формирований госпиталя к массовому приему пораженных. К месту катастрофы но вызову был направлен санитарный транспорт с двумя врачами-офицерами для оказания медицинской помощи и эвакуации в госпиталь. В это же время были направлены к месту происшествия машина «скорой помощи» городской больницы и автобус в/ч 70148.

За счет перераспределения больных между отделениями госпиталя и выписки освобождены полностью 1-е и 2-е хирургические отделения на 85 коек, дополнительно в клубе госпиталя было развернуто еще 50 коек.

Первая партия пострадавших поступила в 08 час 50 мин. Прием пострадавших был закончен к 10 час 30 мин. Всего было доставлено в госпиталь 52 человека, из них 51 военнослужащий и девочка 10 лет (с квартиры).

В приеме и оказании квалифицированной и специализированной медицинской помощи пострадавшим принимали участие 3 врачебные сортировочные бригады и 6 хирургических бригад, сформированных из личного состава госпиталя.

11 января 1962 года в 12.30 в 1469-й ВМГ прибыла

хирургическая бригада из 126 военно-морского госпиталя, состоящая из врачей-хирургов.

Всем пострадавшим в течение 5-ти часов была оказана квалифицированная и специализированная медицинская помощь в полном объеме.

Пострадавшие имели в большинстве случаев комбинированные повреждения: переломы, повреждения внутренних органов, множественные ушибы, контузии, ожоги и переохлаждения. По степени тяжести повреждений пострадавшие распределились следующим образом: тяжелой степени – 13, средней тяжести – 3, легких – 36 человек.

Из общего количества поступивших в госпиталь пострадавших (52 человека) было доставлено:

– с подводной лодки Б-37 – 11 человек (матросов – 8, старшин – 3), с лодки С-350 – 3 человека (матросы);

– остальные пострадавшие (37 человек) являлись военнослужащими других частей гарнизона (матросов и солдат – 26, старшин – 6, офицеров – 5);

– гражданский – 1.

У пострадавших, доставленных на стационарное лечение в госпиталь с подводных лодок, ведущими поражениями являлись преимущественно ожоги, в ряде случаев в комбинации с общей контузией и сотрясением головного мозга.

Доставленным 52 пострадавшим в госпитале было произведено 565 оперативных вмешательств.

Состояние пострадавших (13 человек) на 22 января с.г. значительно улучшилось и в настоящее время не представляет угрозы для жизни, за исключением капитан-лейтенанта Широкова Е.П., здоровье которого за последние дни ухудшилось за счет развития гнойного воспаления брюшины.

С 12 по 22 января судебно-медицинские эксперты в составе… произвели судебно-медицинское исследование 58 трупов. Из них с подводной лодки Б-37 поступило 40 трупов (офицеров – 7, старшин

– 6, матросов – 26, неопознанный – 1); с подводной лодки С-350 – 11 (офицеров – 1, старшин – 4, матросов – 6; из остальных частей гарнизона – 7 трупов (старшин – 1, матросов – 5, неопознанный

– 1).

После осмотра извлеченных из отсеков мертвых подводников были сделаны следующие выводы:

1. Личный состав 1-го и 2-го отсеков С-350 не успел воспользоваться аппаратами ИДА-51 вследствие быстрого поступления воды.

2. Личный состав Б-37 аппаратами ИДА-51 не воспользовался, хотя возможность к этому была.

Часть личного состава пользовалась противогазами без гопкалитовых патронов, которые, естественно, не смогли их спасти от отравления окисью углерода. Если бы личный состав Б-37 одел своевременно аппараты ИДА-51 или противогазы с гопкалитовыми патронами, то многие остались бы живы. Особенно это относится к личному составу кормовых отсеков. Трудно судить о концентрации окиси углерода в отсеках Б-37, так как проба воздуха в отсеках своевременно не была взята, но она была достаточной для почти мгновенной смерти. Об остром отравлении окисью углерода свидетельствует и произведенное вскрытие трупов».

Всего на двух подводных лодках и на берегу погибли 58 человек. В печати иногда встречается информация о 112 погибших. По-видимому, по ошибке в число убитых в данном случае были включены и 52 раненых. Увы, в погоне за сенсацией порой некоторые лжеисторики идут и на это.

Ознакомление со списком погибших, описанием состояния их тел и причин смерти оставляет, впрочем, один вопрос. Один из трупов, найденных в 1-м отсеке, так и не удалось опознать. По крайней мере в перечне погибших он так и значится «неизвестный военнослужащий». У найденного не было ни головы, ни верхних и нижних конечностей, а грудь и живот представляли собой одну огромную рану. Генетической экспертизы тогда еще не было, и все же несколько странно, что погибшего подводника не могли вычислить путем исключения из числа оставшихся в живых и опознанных погибших членов экипажа. Если же он был лишним, значит, на борту Б-37, причем именно в 1-м отсеке, находился кто-то посторонний, но кто именно и как он туда попал и почему именно он получил одно из самых тяжелых повреждений, охарактеризованное как «грубое разрушение тела», т. е. находился совсем рядом со взорвавшейся торпедой? Еще один «неизвестный военнослужащий», вернее, остатки от него были обнаружены после взрыва прямо на причале. Но почему и этого погибшего так и не смогли установить путем проверки наличия личного состава во всех частях Полярнинского гарнизона? Ответа на эти вопросы я так и не нашел…

Из 40 трупов, доставленных с подводной лодки Б-37, в 29 случаях непосредственной причиной смерти явилось острое отравление окисью углерода. Об этом свидетельствуют розовато красного цвета трупные пятна, малинового цвета жидкая кровь в полостях сердца и крупных сосудах, такого же цвета ткани и органы, резкое полнокровие внутренних органов и головного

мозга. При этом в 18 случаях (из 29) имелись прижизнешше ожоги различной локализации и тяжести, в 2-х случаях переломы костей нижних конечностей.

Из общего числа трупов в 7 случаях смерть наступила от утопления при одновременном наличии в 6 случаях ожогов лица и головы различной степени, в одном случае – ссадин и ушибов тела. В 4 случаях из 40 смерть наступила от множественных грубых повреждений тела, несовместимых с жизнью.

Из общего количества трупов, извлеченных из подводной лодки Б-37 из 4-го и 5-го отсеков и доставленных в морг 1469-го госпиталя, в одном случае на лице были обнаружены следы давления от шлем-маски противогаза и в 7 на трупах обнаружены противогазы, одетые через плечо, с извлеченными шлем-масками. Во всех случаях гопкалитовые патроны отсутствовали. Все описанные повреждения у пострадавших с подводной лодки Б-37 являются прижизненными. Ожоги получены, по-видимому, в результате кратковременного действия пламени на тело пострадавших под большим воздушным давлением. В помещении, где обнаружены погибшие военнослужащие, вероятно, имело место сгорание углесодержащих веществ в условиях недостаточного доступа воздуха с выделением окиси углерода и копоти, о чем свидетельствуют наличие СО в крови пострадавших и темно-серый налет на слизистых дыхательных путей. Признаки острого отравления окисью углерода и обнаруженные ожоги тела дают возможность предположить, что в большинстве случаев пострадавшие быстро теряли сознание и вскоре на фоне общего шокового состояния наступала смерть.

Случаи смерти личного состава на подводной лодке С-350. Всего поступило для судебно-медицинской экспертизы 11 трупов, из них в 9 случаях смерть последовала от утопления… Все эти трупы были извлечены из затопленного 2-го отсека. Кроме того, на теле этих 9 военнослужащих были обнаружены ссадины и ушибы мягких тканей. В 2 других случаях смерть последовала от множественных травматических повреждений тела, несовместимых с жизнью.

Случаи смерти военнослужащих из других частей гарнизона. Из других частей гарнизона были доставлены для судебно-медицинского исследования 7 трупов. В 3 случаях смерть последовала в результате сдавливания тела частями обвалившегося кирпичного здания. Смерть старшины 2-й статьи Ливеранта М.А. и матроса Буздалина А.Ф. последовала от утопления в воду при спасении личного состава аварийных подводных лодок. Матрос Яблоков В.А. погиб от перелома костей свода и основания черепа с разрушением вещества головного

мозга. В одном случае смерти неопознанного военнослужащего имело место травматическое отделение головы, верхних и нижних конечностей.

Как мы уже отмечали выше, 52 человека получили ранения различной степени, от самых тяжелых до легких. С несколькими матросами произошли истерики, охарактеризованные как «истероидная реакция». Двое матросов с Б-37, Викольшин и Чернов были вытащены из 7-го отсека в очень тяжелым состоянии. У первого были множественные переломы, у второго сильная контузия и перелом основания черепа с множественными ранами головы. Оба были сразу же признаны негодными к дальнейшей воинской службы. Дальнейшая судьба обоих мне неизвестна. Особенно печально, что от попавшего в жилой дом баллона ВВД тяжелое ранение получила десятилетняя девочка Ира Хабарова, оставшаяся инвалидом.

Из документа: «Командованием эскадры и 211-й бригады были приняты меры по спасению личного состава затонувших подводных лодок. Удалось вынести после взрыва с подводной лодки Б-37 12 человек, из них 5 извлечены уже мертвыми со следами сильных ожогов и травм; с подводной лодки С-350 был спасен весь находившийся на лодке личный состав, за исключением погибших в ее носовых отсеках. В результате катастрофы на подводной лодке Б-37 погибло 60 человек, в том числе офицеров – 10, сверхсрочнослужащих – 3, старшин и матросов срочной службы – 47. На подводной лодке С-350 погибло 11 человек, из них один офицер. Кроме того, от взрыва погибло трое старшин и матросов с других подводных лодок и 3 человека из личного состава береговой базы эскадры, находившиеся на причале. Получили ожоги, травмы и ранения 52 человека, в том числе 6 офицеров (из них один умер в госпитале), 3 сверхсрочнослужащих, 5 военно-строительных рабочих и девочка 10 лет из г. Полярный. Медицинской экспертизой установлено, что из числа погибших на подводной лодке Б-37 умерло от травм, ожогов и удушья со следами нитрогазов и окиси углерода при пожаре и взрыве 43 человека, а 7 человек погибли в воде, из них 6 имели прижизненные ожоги различной степени. Причина смерти остальных не установлена».

Расследование катастрофы

С капитаном 1-го ранга Дубивко мы познакомились в 90-х годах, когда я собирал материалы для своей документальной повести «Над бездной» о прорыве подводных лодок Северного флота на Кубу в октябре 1962 года в ходе знаменитой операции «Анадырь». В том прорыве участвовала и Б-36 капитана 2-го ранга Дубивко. В свой героический рейд четыре подводные лодки все той же 4-й эскадры уйдут от того же причала, где произошла трагедия, всего несколько месяцев спустя. Затем мы вместе с Дубивко участвовали в съемках документального фильма о кубинских событиях и много говорили на все темы, включая события января 1962 года в Полярном.

Из доклада командира Б-36 капитана 2-го ранга А.Ф. Дубивко членам государственной комиссии: «Подводной лодкой командую уже около 8 лет. В момент взрыва находился в 1-м отсеке. Подводная лодка стояла у 2-го пирса. На ней флагманские специалисты проверяли устранение замечаний по задаче № 1. Вначале услышал глухой удар, потом 2-й резкий удар, напоминающий взрыв гранаты. Я подумал, что для проверки отработки личного состава флагманские специалисты взорвали взрывпакет, но после этого по корпусу застучали осколки. Сигнала боевой тревоги не слышал. После этого получил доклад, что взорвалась подводная лодка. Вначале я подумал, что взорвалась Б-139, которая грузила торпеды, но когда вышел наверх, увидел, что Б-37 погружается с дифферентом на нос. По времени, я полагаю, это было при проворачивании механизмов вручную. В это время батарейные автоматы выключаются, и между ними могла возникнуть искра, которая вызвала пожар в отсеке. Переборочная дверь в 1-й отсек была открыта, так как матросы в это время чистят комингс. Пламя могло перебросится в 1-й отсек. Это вызвало возгорание патронов регенерации, сильный пожар и взрыв БЗО торпеды.

Пожар мог возникнуть и в 1-м отсеке. В результате низкой температуры в концевых отсеках наблюдается большая конденсация. В подводных лодках проекта 641 в 1-м отсеке справа стоит генератор гидроакустической станции «Арктика». В результате отпотевания или попадания воды генератор при включении станции мог вспыхнуть, так как туда подается высокое напряжение. При вспышке могли загореться патроны регенерации. Подобные аварии с генератором у нас были. В этом же районе находится клапан 1-й группы ВВД. От высокой температуры клапан могло вырвать внутрь подводной лодки,

поэтому и наблюдалось давление в отсеках. Вырванным клапаном могло повредить БЗО торпеды. Пожар и повреждения торпеды могли вызвать взрыв. Я считаю, что взрыв мог произойти или от аккумуляторной батареи или от генератора станции «Арктика»».

Выслушав капитана 2-го ранга Дубивко, Горшков задал ему несколько вопросов.

Горшков: Где, по вашему мнению, должен быть командир подводной лодки во время проворачивания?

Дубивко: Во время проворачивания оружия и механизмов командир должен быть на подводной лодке.

Горшков: Как вы оцениваете отсутствие Бегебы на корабле?

Дубивко: Я знаю, что капитан 2-го ранга Бегеба всегда во время проворачивания был на подводной лодке. Считаю, что его отсутствие на подводной лодке было случайностью.

Горшков: Считаете ли вы вообще нормальным отсутствие командира на корабле во время проворачивания?

Дубивко: Отсутствие командира на подводной лодке во время проворачивания считаю, безусловно, ненормальным явлением.

После упоминания капитаном 2-го ранга Дубивко генератора акустической станции «Арктика» Главнокомандующий ВМФ вызвал флагманского специалиста РТС эскадры капитана 2-го ранга Ю.Ю. Сэндэка. Поздоровавшись, Горшков спросил его о степени вероятности возгорания генератора. На это капитан 2-го ранга Сэндэк ответил следующее:

– У нас на соединении было несколько случаев возгорания генератора станции «Арктика». Было два случая, когда волной заливало генератор в рабочем состоянии. Генератор горит своеобразно: монтаж, платы, трансформаторы не вызывают пламени, резина не горит, а тлеет, давая при этом много дыма.

– Ну а кабель? – прервал его Горшков.

– Кабель может гореть только в местах пробоя. Вольтова дуга поддерживаться не может, сила тока мала, горят предохранители, достаточно выключить рубильник, и все отключено. Акустик на Б-37 очень опытный, и я думаю, что при пожаре он мог бросить станцию, если бы была ветошь на генераторе, ее можно было бы сбросить и потушить. Я отвергаю, что пожар и взрыв произошли от генератора, надо что-то распылить в воздухе, чтобы форс огня прошел по всей подводной лодке.

– Спасибо за разъяснение! – кивнул головой Горшков и заглянул в список лиц, определенных для опроса, – Вызывайте командира Б-57.

Командир Б-57 капитан 2-го ранга Н.И. Китаев высказал свою точку зрения на причины взрыва: «если предположить, что взорвало керосиновый баллон в торпеде, в котором содержится

12 литров керосина, то его недостаточно для распыления по всему отсеку. Если при этом вырвало клапан ВВД, то воздух, попадая в больший объем, вызвал бы охлаждение и тушил бы пожар сам. Я предполагаю, что на 11 – 12-й минуте выключили батарейный автомат, который дал искру и вызвал пожар аккумуляторной батареи. Трудно предположить, что в отсеке был водород, так как его замеряли в 7.15. Здесь, мне кажется, надо искать причины во взаимодействии третьей группы ВВД и аккумуляторной батареи. После взрыва переборка в 1-й отсек закрылась, люди во втором отсеке моментально погибли. Нарушилась герметичность топливной цистерны № 1. Весь этот форс огня прошел через переборку в 1-й отсек. Если переборка закрыта, он мог пойти в 1-й отсек через вдувную вентиляцию, которая имеет в 1-м отсеке два отростка. 1-й у керосинового баллона торпед, 2-й у БЗО, в 15 сантиметрах от него. Это и вызвало взрыв. Внешний фактор: черный дым через верхний рубочный люк, а затем через выхлоп РДП».

– Ну, а ваше отношение к отсутствию командира на борту во время проворачивания? – выслушав Китаева, поинтересовался Горшков.

– Командир должен находиться на корабле, но, по существующим положениям, он может, например, при приготовлении к бою и походу пойти к оперативному дежурному за получением обстановки. Он может быть в отпуске, заболеть, тогда приготовлением и проворачиванием механизмов руководят старший помощник командира и командир электромеханической боевой части. Старший помощник осматривает подводную лодку при проворачивании механизмов вручную. При проворачивании в электрическую он должен находиться в центральном посту.

Вызванный затем флагманский инженер-механик дивизиона ремонтирующихся кораблей капитан 3-го ранга Осадчий высказал предположение, что батарейные автоматы выключаются при снятой нагрузке, поэтому большой искры быть не может. Большая искра может появиться при включении переноски. По его мнению, произошло короткое замыкание силовых кабелей в батарейном автомате. Возникла большая температура, и отсек начал гореть. Затем пламя могло перебросится и в первый отсек.

Помощник инженер-механика эскадры капитан 3-го ранга Иванов был иного мнения: «Я исключаю вариант возникновения взрыва из-за искры при включении батарейного автомата и из-за короткого замыкания в нем. Считаю также, что баллоны ВВД не могли моментально стравится в отсек. По словам очевидцев, когда баллоны ВВД падали, то все еще продолжали свистеть. Следовательно, в них еще был воздух. Я слышал неофициально,

что водолазы нашли на дне разорванный баллон ВВД. Я думаю, что его надо достать… Мне ясно, что баллон ВВД не может взорваться от искры при включении или выключении батарейного автомата. Я полагаю, что первый хлопок произошел от срыва переборочной двери из 1-го отсека во 2-й и в центральный пост. Затем уже последовал взрыв. Огонь пошел через шахту вытяжной вентиляции. Это говорит о том, что аккумуляторная батарея вентилировалась в атмосферу правильно. Считаю, что взрыв от аккумуляторной батареи произойти не мог. Причину взрыва следует искать в 1-м отсеке».

Отпустив капитана 3-го ранга Иванова, Горшков задумался, постукивая карандашом по бумаге.

– Сколько людей, столько и мнений! Ясно одно, пока лодку не поднимем и не обследуем, ничего конкретного мы узнать не сможем. Впрочем, не факт, что после столь сильного взрыва, и подняв лодку, мы сможем найти первопричину взрыва. Опыт всех катастроф и аварий на флоте показывает, что они являются следствием серьезных нарушений требований, приказов, наставлений и инструкций. Сегодняшняя проверка тоже показала, что имеются серьезные нарушения, которые прямо или косвенно могут способствовать авариям

Присутствовавшие члены комиссии с мнением Главнокомандующего были полностью согласны.

К примеру, Главнокомандующий опрашивает командира Б-76 капитана 2-го ранга Гаккеля. По ходу опроса выясняется, что на лодке после возвращения из последнего плавания в ноябре 1961 года не в строю дизель, который проработал после текущего ремонта 870 часов и полностью выработал свой ресурс. На что сразу же следуют указания Горшкова; все неисправности впредь устранять сразу же по приходу подводных лодок в базу.

Что касается Б-76, то ее давно необходимо поставить в ремонт, не дожидаясь присылки дизеля, чтобы приступить к ремонту других механизмов.

А далее следует еще одно важное указание Главнокомандующего ВМФ: «Впредь при проворачивании механизмов командир должен находиться на корабле. На корабле должен при проворачивании механизмов присутствовать весь офицерский состав. И особенно командир электромеханической боевой части. Так меня воспитывали и воспитывают. Я считаю, что командир подводной лодки может отпустить кого-либо из офицеров, если ему есть полноценный заместитель или есть какая-либо срочная работа, влияющая на боеготовность корабля, т. е. в исключительных случаях». Увы, мой личный опыт корабельной службы, как и опыт службы многих моих знакомых

офицеров и адмиралов, говорит о том, что это указание Главкома впоследствии повсеместно и дружно игнорировалось. Прошло совсем немного времени, и все вернулось на круги своя: инструкции инструкциями, а жизнь жизнью…

Отдельно был заслушан начальник минно-торпедного управления СФ капитан 2-го ранга Ф.А. Гардаш, который показал: «О взрыве на подводной лодке Б-37 узнал от оперативного дежурного тыла флота и по приказанию начальника вооружения и судоремонта прибыл около 10 часов утра в Полярный. Выбитые стекла в домах и большой разброс бревен по причалу свидетельствовали о большой силе взрыва. Торпедный склад на причале был разрушен, но торпеды, находившиеся в нем, были на месте, за исключением одной, которая сползла со стеллажа. При осмотре разрушенного причала я обнаружил среди бревен 4 кормовые части торпед с сохранившимися на них номерами. Это дало возможность на основании записи в журнале боевой подготовки флагманского минера 211-й бригады установить, что найденные кормовые части принадлежат стеллажными торпедам, погруженным на подводную лодку Б-37. Определить, на каких именно стеллажах находились данные торпеды, оказалось невозможным ввиду отсутствия точного учета размещения торпед на стеллажах подводной лодки. Осмотр найденных на причале кормовых частей и кусков воздушных резервуаров торпед показал, что они принадлежат к тем торпедам, боевые зарядные отделения которых не взорвались, так как при взрыве боевых зарядных отделений торпеды разлетаются на более мелкие куски. При дальнейшем исследовании деталей участков торпед обнаружены окалины и обугливания отдельных участков в районе расположения керосиновых баллонов и в районе воздушных резервуаров торпед, что говорит о том, что взрыву предшествовал интенсивный пожар. Установить, работали или не работали главные машины торпед до взрыва, можно после того, как будут найдены подогревательные аппараты или отдельные части главных машин торпед».

Как мы уже знаем, помимо командира, во время осмотра и проворачивания на борту Б-37 отсутствовал и командир электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенант Г.А. Якубенко. К нему были предъявлены претензии в нарушении требования статьи 271 Корабельного устава ВМФ СССР.

Во время опроса капитан-лейтенант Г.А. Якубенко показал: «11 января 1962 года в 7 часов 20 минут с обеспечивающим офицером команда прибыла на подводную лодку и изучала по плану под руководством командиров отсеков инструкции отсечной документации. В 7 часов 50 минут личный состав

построился на подъем военноморского флага. После построения, спросив у командира подводной лодки разрешения отправиться на завод и получив на то разрешение, доложил старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну. Старший помощник разрешил мне идти на завод. Вопрос об уходе до окончания проворачивания оружия и технических средств я поставил перед командиром, знал, что это нарушение, но руководствовался желанием быстрее закончить планово-предупредительный ремонт. На заводе должен был решить вопросы по ремонту насадки РДП и цветной дефектоскопии шестерен заднего фронта левого дизеля. По дороге на завод услышал сильный взрыв, решил, что началась война, и побежал обратно на подводную лодку. На территории эскадры узнал, что взрыв произошел на моем корабле. Придя на 3 причал, увидел свой корабль затонувшим. В период с 23.12.61 г. по 26.12.61 г., когда подводная лодка Б-37 находилась в дежурстве по флоту, лодочные компрессора на добивку торпед не пускал. По-моему, добивка торпед производилась, но воздух тогда подавался с базы».

К этому времени по Полярному уже пошли разговоры, что возможной причиной взрыва было то, что при проворачивании гидравликой рулей глубины прорвало систему и масло распылилось на плафоны, отчего возникли объемный пожар и выброс огня по отсекам, которые были, скорее всего, открыты до 7-го включительно. Говорили и то, что, возможно, торпедисты помяли БЗО, когда с помощью паяльника выравнивали поверхность помятой торпеды.

Уже 17 января на заседании государственной комиссии были подведены первые, промежуточные итоги работы. Было определено, что в достаточной мере выясненными можно считать следующие вопросы:

1. Затопление подводных лодок Б-37 и С-3 50, а также основные разрушения на них произошли из-за взрыва БЗО торпед в 1-м отсеке подводной лодки Б-37.

2. На основании анализа разрушений на подводных лодках и на причале, а также остатков разорвавшихся торпед следует считать, что взорвались стеллажные торпеды левого борта.

3. Взрыву предшествовал сильный, быстро развивающийся и сопровождающийся высокими температурами и давлением пожар. Анализ обгорания различных деталей, в том числе выброшенных крышек торпедных аппаратов и резервуаров торпед, а также анализ крови изъятых из подводной лодки Б-37 трупов, в составе крови которых обнаружено присутствие нитратов, показывает, что взрыву предшествовало возгорание взрывчатого вещества БЗО

торпед.

При этом так и остались неустановленными источник и причины возникновения пожара. Не установлено и то, был ли взрыв БЗО детонацией. Главными предполагаемыми причинами взрыва БЗО были названы:

1. Детонация или взрыв БЗО от взрыва аккумуляторной батареи от пожара, вызванного коротким замыканием ее.

2. Взрыв БЗО от механического удара при стечении ряда благоприятствующих этому обстоятельств.

3. Перегрев БЗО стеллажных торпед от выхлопных газов и выброса пламени работающей машины торпеды, находящейся в торпедном аппарате при открытой задней крышке торпедного аппарата.

4. Результат диверсии был признан наименее вероятным из всех возможных причин взрыва.

5. Возможность самовозгорания БЗО торпеды в результате длительного хранения в различных температурных и климатических условиях расследованием комиссии и экспертизы не подтвердилась.

Помимо вышеперечисленных основных возможных причин взрыва, в ходе расследования были названы еще две позиции, которые, однако, государственной комиссией во внимание особо не принимались из-за их очень низкой вероятности:

– прострел БЗО из ручного огнестрельного оружия при нарушении правил общения с ним личным составом 1-го отсека;

– случайное попадание артиллерийского снаряда в борт Б-37 при проведении учебных стрельб кораблями и частями Северного флота.

При этом было решено продолжить работу по следующему плану.

1. Провести все же на всякий случай возможность прострела БЗО из ручного огнестрельного оружия личным составом 1-го отсека, чтобы окончательно определиться с данной версией.

2. Проверить, проводились ли артиллерийские стрельбы в период происшествия на Б-37 кораблями и частями СФ.

3. Уточнить наличие случаев нарушений руководящих документов в электромеханической боевой части Б-37.

4. Собрать все случаи возгораний пожаров на подводных лодках за 1960 и 1961 годы для анализа их причин, хода развития и последствий.

5. Уточнить ход событий на подводных лодках Б-37 и С-350 при происшествии и в ходе спасательных работ по времени и составить таблицу.

6. Работу комиссии и экспертиз продолжать в направлении

исследования вопросов, подтверждающих или опровергающих выше перечисленные возможные причины взрыва БЗО.

Работа была продолжена.

Итоги работы государственной комиссии

22 января в Полярном члены государственной комиссии заслушали командование Северным флотом. На это совещание прибыл из Ленинграда и главный конструктор ЦКБ-18 З.А. Дерибин, по совпадению он являлся главным конструктором как проекта 641, к которому принадлежала Б-37, так и проекта 633, к которому принадлежала С-350, а потому мнение такого специалиста для членов комиссии было весьма важным. Вопреки традиции Горшков первым предоставил слово не командующему Северным флотом, а начальнику политического управления.

Из выступления вице-адмирала Ф.Я. Сизова: «Мы проанализировали в эти дни вместе с командованием, политотделом, особым отделом эскадры и флота всесторонне жизнь и деятельность личного состава Б-37, его политико-моральное состояние, поведение людей, деятельность офицеров, партийной и комсомольской организаций. И мы ничего не находим такого, что могло бы давать нам повод допускать мысль, что катастрофа совершена по злому умыслу. Экипаж на Б-37 был хороший, неплохо подготовлен и отработан, сплоченный, дружный… Присутствие Бегебы и Якубенко не повлияло бы на ход событий, было бы два лишних трупа, и только. Но в то же время вскрытые факты нарушения инструкции заслуживают самой суровой оценки… Хотел бы отметить достойное поведение личного состава во время катастрофы. Несмотря на наличие фактов некоторой растерянности отдельных лиц, весь личный состав вел себя мужественно и правильно, что свидетельствует о глубоком понимании личным составом своего воинского долга. Причины катастрофы настолько не предвидены и трудно объяснимы, что у меня сложилось мнение о невозможности назвать конкретных виновников ее. Командир Б-37 капитан 2-го ранга Бегеба – опытный, вполне сложившийся командир, добросовестный в работе, принципиальный. Действительно, капитан 2-го ранга Бегеба заслуживает сурового наказания. Но не за саму катастрофу, а за факты нарушения дисциплины на подводной лодке, за его отсутствие на осмотре и проворачивании. Однако необходимо учесть, что во время катастрофы обстановка была очень сложной. Командир БЧ-5 Якубенко – подготовленный и опытный инженер-механик, но он проявил безответственность, отсутствовал на подводной лодке в день катастрофы. При этом надо учесть, что он сделал это не самостоятельно, а получил

накануне приказание флагманского инженер-механика уйти на завод для решения вопроса ремонта лодки. Причем это нужно было сделать с утра.»

Из выступления командующего Северным флотом адмирала А.Т. Чабаненко: «Катастрофа произошла в результате кратковременного, но интенсивного пожара, приведшего к взрыву торпед на стеллажах 1-го отсека. Причина пожара мне не ясна, любые ошибки личного состава при проворачивании не смогли бы вызвать столь быстро и с большой интенсивностью распространившийся вплоть до центрального поста пожар, в результате которого сразу были выведены из строя люди в 1-м, 2-м и 3-м отсеках. Судя по характеристике пожара, горело взрывчатое вещество одного или нескольких боевых зарядных отделений торпед. Личный состав аварийных отсеков не успел объявить тревогу и принять действенные меры по борьбе с огнем. По наблюдению очевидцев, дым первоначально повалил через рубочный люк, а затем через шахту РДП, следовательно, успели задраить дверь на переборке между 2-м и 3-м отсеками. Водолаз мичман Панченко подтвердил, что дверь задраена на кремальер. Анализ хода событий позволяет сделать вывод, что все произошло за 3–4 минуты. Остается неясным, чем вызвано возгорание взрывчатого вещества БЗО торпеды. Известный мне опыт многолетней эксплуатации подводных лодок и многочисленные аварийные случаи за последние 30 лет не дают мне возможности определить причины пожара… Полагаю, что нужно от экспертизы добиться ответа на вопросы, что могло вызвать возгорание взрывчатого вещества при всех возможных вариантах аварий с системами и устройствами подводной лодки, не исключая и самовозгорания взрывчатого вещества в результате, например, какой-то химической реакции. Не выясненные причины катастрофы могут вызвать и повторные подобные случаи».

Затем выступил уже сам Главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г. Горшков: «Как видите, у комиссии нет расхождений с членами Военного совета Северного флота во взглядах по оценке причин катастрофы. Мы должны выяснить наиболее вероятные причины катастрофы и выработать меры по предотвращению их. Командира подводной лодки за недисциплинированность мы по головке не погладим. Во время катастрофы он проявил растерянность, не проявил твердой воли. В дальнейшем его, очевидно, нельзя допускать до командования кораблем, а целесообразно использовать на береговой службе. Хорошо показал себя флагманский механик эскадры. Проявил не только знание специальности, но и твердые волевые командные качества.

Командира БЧ-5 Б-37 в момент борьбы за живучесть не было

на корабле. Формально он получил накануне приказание флагманского помощника и разрешение командира уйти с корабля. Так что командир БЧ-5 несет только моральную ответственность. В одну рубрику мы механика и командира ставить не можем. Это разная степень ответственности.

Командование эскадры производит положительное впечатление. Действовали в период борьбы за живучесть наиболее правильно и оперативно: командир эскадры, начальник политотдела и флагманский механик. Командир бригады проявил во время катастрофы нерешительность, растерянность. Учитывая всю тяжесть происшедшего и особенно моральную сторону его, необходимо освободить его от занимаемой должности. Он после этой травмы вообще не может успешно исполнять обязанности командира бригады.

Желательно, чтобы Военный совет флота решил, следует ли вернуть обратно представление о награждении командования 4-й эскадры».

Из итогового доклада З.А. Деребина, главного конструктора подводных лодок проектов 641 и 633: «Причину катастрофы установить очень трудно. Из наиболее вероятных причин следует считать. Во-первых, срабатывание машины стеллажной торпеды или в торпедном аппарате. Характер срабатывания машины, токсичность дыма, гул работающего двигателя. Что было продемонстрировано в опыте, совпадает с характером событий на Б-37, по показаниям очевидцев. Причину срабатывания двигателя торпеды трудно установить. Во-вторых, мог произойти разрыв воздушного резервуара вследствие недостатков его материала (старение, механические качества, технология). В-третьих, не исключена возможность самовозгорания взрывчатого вещества. Подводные лодки проектов 633 и 641 показали себя достаточно прочными в отношении взрывостойкости. Подводная лодка является сложным инженерным сооружением, имеющим много сложной техники. Нужно точно знать правила ухода за ней. Как основы эксплуатации техники и предотвращения от катастрофы. Выучка личного состава имеет первостепенное значение…. Нужно изменить правила и порядок проворачивания механизмов и оборудования. Уменьшить объем работ и реже трогать исправную и готовую к действию технику».

После выступления конструктора слово снова взял адмирал Горшков:

– Нам следует поставить перед конструкторами вопрос о том, чтобы условия хранения стеллажных торпед максимально приблизить к условиям хранения боезапаса в погребах. Не хранить в этих помещениях горючее, запретить ходить там с

оружием, переносные электрогрелки заменить на стационарные, установить взрывобезопасные светильники. Отныне не красить масляной краской отсеки, где есть торпеды, Необходимо поставить систему автоматической перезарядки торпед, аналогичную подводной лодке проекта 705. Кроме этого, следует подкрепить прочный корпус в местах пониженной взрывостойкости.

На этом государственная комиссия свою основную работу закончила. Теперь наступало время бумаг. Из заключительного акта государственной комиссии: «В связи с большими разрушениями корпуса подводной лодки Б-37 и гибелью большей части ее личного состава установить с полной достоверностью причины взрыва и конкретных виновников не представляется возможным.

Однако на основе тщательного изучения обстоятельств и последствий взрыва, осмотра подводной лодки на месте катастрофы и после ее подъема, медицинского освидетельствования погибшего личного состава, специальной экспертизы и экспериментальной проверки по отдельным вопросам можно считать установленным, что непосредственной причиной катастрофы является взрыв одного или нескольких боевых зарядных отделений и воздушных резервуаров 12 запасных торпед, хранившихся на стеллажах 1-го отсека лодки.

Взрыву предшествовал внезапно возникший в носовой части подводной лодки интенсивный, скоротечный (3–5 мин) пожар, сопровождавшийся начальным толчком, сильной вибрацией корпуса лодки, нарастающим гулом, выходом дыма и пламени из рубки. Скоротечность пожара и внешние его признаки свидетельствуют о том, что имели место возгорание и кратковременное интенсивное горение одного или нескольких боевых зарядных отделений торпед, в результате чего большая часть личного состава носовых отсеков и центрального поста лодки была выведена из строя еще до взрыва.

Наиболее вероятными причинами возгорания и последующего взрыва боевых зарядных отделений могли быть:

– разрыв воздушного резервуара одной из запасных торпед с последующим разрушением и возгоранием боевого зарядного отделения под воздействием осколков корпуса резервуара или от удара отброшенного при этом боевого зарядного отделения о заднюю крышку торпедного аппарата. Установлено, что одна из запасных торпед была выдана на лодку в феврале 1961 года без очередного контрольного гидравлического испытания, которое должно было быть проведено еще в апреле 1960 года;

– непосредственное повреждение боевого зарядного

отделения с последующим неполным взрывом и горением в результате случайного или преднамеренного прострела его из стрелкового оружия:

– диверсия, которую, несмотря на малую ее вероятность, нельзя исключить.

В процессе расследования был рассмотрен и исследован ряд других предположений о причинах пожара и взрыва:

– пожар и последующий взрыв аккумуляторной батареи, находящейся во 2-м отсеке лодки;

– возгорание зарядного отделения запасной торпеды в результате срабатывания двигателя торпеды, находящейся в трубе торпедного аппарата при открытой задней крышке его и воспламенении в отсеке при этом распыленной парогазовой смеси;

– самовозгорание взрывчатого вещества заряда;

– разрыв воздушного резервуара торпеды при ударе частей клапана (маховика и штока) системы воздуха высокого давления о корпус резервуара в случае их отрыва и попадания в воздушный резервуар, находящийся под давлением 190–200 атмосфер;

– воздействие на боевое зарядное отделение струи кислорода, выходящей из поврежденного по какой-либо причине баллончика изолирующего дыхательного аппарата (ИДА);

– выделение кислорода патронами регенерации воздуха при попадании на них воды;

– непосредственное воздействие на боевое зарядное отделение ударной волны взрыва гремучей смеси газов, если образование ее оказалось бы возможным.

После исследования, экспертизы и проведения экспериментов и анализа их результатов все эти предположения были отклонены как практически невозможные.

Не могли привести к столь быстротечному и интенсивному пожару с последующим взрывом и возможные случаи нарушения личным составом лодки действующих инструкций по осмотру и проворачиванию механизмов или слабая подготовленность кого-либо из корабельных специалистов, тем более что в отсеке, где произошел взрыв, по расписанию находились опытные специалисты – командир боевой торпедной части капитан-лейтенант Леденцов В.Г. и старшина команды торпедистов мичман Иванов В.В., служащий сверхсрочно с 1959 года.

Вместе с тем установлено, что на подводной лодке Б-37 имели место нарушения требований Корабельного устава, правил минной службы и наставления по борьбе за живучесть. Хотя эти нарушения не могли в данном случае являться непосредственной причиной катастрофы, однако они, несомненно, способствовали

недостаточной организованности в спасении личного состава подводной лодки Б-37 и усугублению последствий взрыва, за что должны нести ответственность командир лодки капитан 2-го ранга Бегеба А.С. и командование 211-й бригады подводных лодок – капитан 1-го ранга Щербаков Г.С. и заместитель командира бригады по политической части капитан 2-го ранга Коптяев П.А.».

Как и следовало ожидать, над командующим Северным флотом адмиралом Чабаненко тучи сгустились самые суровые. В докладной бумаге Министерства обороны СССР в ЦК КПСС в отношении А.Т. Чабаненко было сказано: «Считаем необходимым также доложить, что положение с дисциплиной и аварийностью на Северном флоте в целом является неблагополучным. Количество преступлений, совершенных военнослужащими в 1961 году, возросло на 51 % по сравнению с 1960 годом. Взрыв на подводной лодке Б-37 является девятым крупным происшествием с кораблями Северного флота с января 1961 года, что свидетельствует о серьезных недостатках в организации службы, поддержании порядка и дисциплины на флоте, а также об упущениях в партийно-политической работе. Требования ЦК КПСС об укреплении воинской дисциплины и порядка в ВМФ на Северном флоте выполняются неудовлетворительно.

Командующий Северным флотом адмирал Чабаненко А.Т. в связи с гибелью в январе подводной лодки С-80 был предупрежден о неполном служебном соответствии. После этого т. Чабаненко А.Т. необходимых решительных мер по наведению порядка на флоте не принял, в связи с чем Министерство обороны не считает возможным оставление его в должности командующего Северным флотом. В отношении члена Военного совета – начальника Политического управления Северного флота контр-адмирала Сизова Ф.Я. в связи с непродолжительным пребыванием его в должности (с августа 1961 года) целесообразно ограничиться объявлением строгого выговора. Остальные виновники происшествия будут строго наказаны, а командир подводной лодки Б-37 капитан 2-го ранга Бегеба А.С. за высокую аварийность оружия и технических средств на корабле, растерянность и нерешительные действия по борьбе за живучесть подводной лодки и спасению личного состава во время катастрофы будет предан суду Военного трибунала.

Министерством обороны будут приняты меры по наведению порядка и укреплению дисциплины на Северном флоте, а также по предотвращению возможности повторения подобных случаев на флотах.

Будет проведено внеочередное всестороннее

инспектирование Северного флота Главнокомандующим ВМФ и Главной инспекцией Министерства обороны.

Будет проведена внеочередная проверка всех воздушных резервуаров и боевых зарядных отделений торпед, как находящихся на кораблях, так и хранящихся на складах и арсеналах, на предмет выявления дефектов в их состоянии или изготовлении.

Будут пересмотрены в сторону сокращения проверки и другие работы, выполняемые личным составом подводных лодок ежедневно при проворачивании и осмотре механизмов, с одновременным усилением мер контроля безопасности при выполнении этих работ. Учитывая большую энерговооруженность и насыщенность сложной боевой техникой современных подводных лодок, необходимость разработки и постоянного совершенствования способов и средств обеспечения их живучести и непотопляемости, будет проведено усиление инженерной службы на корабельных соединениях и флотах.

Министерство обороны СССР ходатайствует о выдаче единовременного пособия семьям матросов, старшин и офицеров, погибших при катастрофе подводной лодки Б-37, в размере и порядке, предусмотренных в постановлении Совета Министров Союза ССР № 252–107 от 21 марта 1961 года».

Разумеется, что все предложения министра обороны маршала Малиновского были приняты. Из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР:

«1. Освободить адмирала Чабаненко А.Т. от должности командующего Северным флотом и назначить в распоряжение министра обороны.

2. Объявить строгий выговор члену Военного совета начальнику политического управления Северного флота контр-адмиралу Сизову Ф.Я.

3. Назначить командующим Северным флотом адмирала Касатонова В.А, освободив его от должности командующего Черноморским флотом

4. Указать Главнокомандующему Военно-морским флотом адмиралу Горшкову С.Г. и заместителю Главнокомандующего военно-морским флотом инженер-адмиралу Исаченкову Н.В. на большую аварийность на кораблях Северного флота, слабый контроль центральных органов управления за организацией службы…

5. Принять к сведению меры, принимаемые Министерством обороны по наведению порядка на Северном флоте.

6. Одобрить проект постановления Совета Министров СССР о выдаче единовременного пособия семьям военнослужащих,

погибших при исполнении служебных обязанностей при катастрофе подводной лодки Б-37».

Почти сразу же начали свою работу представители прокуратуры и Военного трибунала. Из воспоминаний генерал-майора юстиции в отставке Титова Федора Дмитриевича, бывшего в 1962 году председателем военного трибунала Северного флота: «К исходу дня (катастрофы) на флот прибыла государственная комиссия во главе с Главкомом ВМФ адмиралом флота С.Г. Горшковым, в состав которой входила большая группа ученых под руководством академика А.П. Александрова. Первоначально комиссия выдвинула двадцать две версии происшедшего взрыва, но после тщательного ознакомления с первичными материалами она остановилась на четырех.

Результаты работы комиссии были доложены министру обороны маршалу Советского Союза Р.Я. Малиновскому и через него представлены в Президиум Центрального Комитета КПСС, который безотлагательно ознакомился с ними и принял соответствующее решение, где был дан краткий анализ причин катастрофы на подводной лодке Б-37, сделаны оргвыводы и сформулированы указания МО СССР: принять меры, направленные на повышение организаторской и воспитательной работы, укрепление дисциплины и правопорядка на кораблях и в частях флота. Оргвыводы непосредственно касались двух должностных лиц: командующего Северным флотом адмирала А.Т. Чабаненко, которого сняли с занимаемой должности, и командира Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы, в отношении которого было предписано: отдать под суд Военного трибунала.

Вскоре на флот прибыл новый командующий – адмирал В.А. Касатонов. При первой встрече со мной Владимир Афанасьевич высказал свое глубокое возмущение поведением Бегебы в день катастрофы и выразил твердое убеждение, что суровый приговор трибунала Военный совет использует «как рычаг в деле решительного укрепления дисциплины и порядка на кораблях и в частях флота».

Через три месяца после трагедии Б-37 в Военный трибунал Северного флота поступило уголовное дело в шести томах по обвинению командира подводной лодки Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы в должностном преступлении. У меня, как у председателя, не было сомнений в том, что изучением материалов предварительного следствия я должен заниматься лично, не перекладывая этого сложного дела на своих подчиненных. Еще до поступления результатов следствия в Военный трибунал я самым тщательным образом вникал во все детали этого «черного дня», как его окрестили на флоте. Прежде

всего съездил в Полярный, где побывал на месте происшествия, внимательно осмотрел оставшуюся часть злосчастной лодки, к тому времени поднятую из воды, побеседовал со многими подводниками, встречался с жителями города – свидетелями катастрофы, изучал оперативные документы, знакомился со списком предполагаемых народных заседателей.

В приказе министра обороны СССР о наказании виновников катастрофы значилось, что капитан 2-го ранга Бегеба был снят с должности за «преступно-халатное отношение к своим служебным обязанностям при катастрофе вверенной ему подводной лодки» и передан суду Военного трибунала.

Из приказа министра обороны: «…Обнаружив пожар на подводной лодке, капитан 2-го ранга Бегеба А.С. ограничился докладом об этом по телефону оперативной службе, не возглавил борьбу за живучесть подводной лодки и спасение личного состава, проявил растерянность, действовал нерешительно и безынициативно и в сложных условиях фактически самоустранился от командования кораблем. Прибывший к месту происшествия командир 211-й бригады подводных лодок, в состав которой входит подводная лодка Б-37, капитан 1-го ранга Щербаков Г.С. не сумел обеспечить четкую организацию спасения личного состава, спасательные партии с кораблей были вызваны с опозданием, должного руководства их действиями не осуществлялось».

Вспомним, что Главнокомандующий ВМФ адмирал Горшков в своем выступлении по итогам расследования катастрофы относительно Бегебы говорил лишь о том, что отныне ему заказан путь на корабли и он будет служить только на берегу. Ни о каком отдании под суд речи не шло. И тут такой неожиданный поворот!

Этим же приказом министра обороны был снят с должности, назначен в распоряжение Главнокомандующего, а потом и вовсе отправлен на пенсию командир 211-й бригады капитан Щербаков Г.С с формулировкой «за неумелые действия и нечеткое руководство спасением личного состава при катастрофе Б-37, большую аварийность оружия и технических средств на кораблях соединения, низкую требовательность к подчиненным». Был снят с должности и назначен с понижением и заместитель командира 211-й бригады по политической части капитан 2-го ранга Коптяев П.А.

Остальных уже наказывал своею властью Главнокомандующий ВМФ. За отсутствие «строгого контроля за точным выполнением на подводных лодках правил минной службы по уходу за торпедами» был строго наказан начальник минно-торпедного управления СФ капитан 2-го ранга Ф.З.

Гардаш, а за «бесконтрольность в подготовке личного состава подводных лодок по борьбе за живучесть и содержание технических средств» привлечен к ответственности начальник Технического управления СФ инженер-капитан 1-го ранга Заводский И.А.

Вспоминает контр-адмирал Ю. Даньков: «Истинная причина пожара на Б-37, вызвавшего детонацию боевых головок запасных торпед, до сих пор не выявлена. Возможно, причиной пожара было возгорание регенеративных патронов, хранящихся в 1-м отсеке. По результатам работы многочисленных комиссий после этой трагедии были сделаны существенные выводы: откорректированы многие корабельные расписания, было запрещено хранение в 1-м отсеке горючих веществ, и в первую очередь патронов регенерации воздуха, предписано обязательное присутствие на корабле всего личного состава при ежедневном осмотре и проворачивании оружия и технических средств под руководством командира, на боеголовки запасных торпед были введены огнезащитные чехлы, усилена дежурновахтенная служба дежурным торпедистом и другие».

Сколько я ни перелистывал документы, относящиеся к делу Б-37, но так и не смог найти листы опроса командира взорвавшейся лодки относительно возможных причин взрыва. Это весьма удивительно, но это факт. Даже в своей объяснительной записке Бегеба, подробнейше описывая ход событий в день взрыва, свои действия и та, почему-то не касается причин взрыва. Предполагаю, что во время своего посещения Бегебы в госпитале адмирал флота С.Г. Горшков об этом его все же спрашивал и затем к расспросам Бегебы на эту тему уже не возвращался. А так как беседа в госпитале не протоколировалась, то показания Бегебы и не вошли в официальные документы. И все же что говорил относительно возможных причин взрыва Б-37 ее командир?

Много лет спустя после трагедии писатель-маринист Н.А. Черкашин встречался с А.С.Бегебой и тот все же поделился своим мнением относительно причин взрыва лодки: «Когда я прибыл из отпуска на корабль, мой минер доложил мне: 'Товарищ командир, мы приняли не боезапас, а мусор!» Стал разбираться, в чем дело. Оказывается, все лучшее погрузили на лодки, которые ушли в Атлантику, под Кубу. А нам – второму эшелону – сбросили просроченное торпедное старье, все, что наскребли в арсеналах. Хотя мы стояли в боевом дежурстве. Обычно стеллажные торпеды на лодках содержатся с половинным давлением в баллонах. А нам приказали довести его до полного – до двухсот атмосфер. Я отказался это сделать. Но флагманский минер настаивал,

ссылаясь на напряженную обстановку в мире. Мол, того и гляди – война. «Хорошо. Приказание исполню только под запись командира бригады в вахтенном журнале». Комбриг и записал: «Иметь давление 200 атмосфер». Вопрос этот потом на суде обошли. К чести комбрига скажу – он свою запись подтвердил, несмотря на то что вахтенный журнал так и не смогли обнаружить. Так вот, на мой взгляд, все дело в этом полном давлении в воздушных резервуарах стеллажных торпед. Скорее всего, выбило донышко старого баллона, Я же слышал хлопок перед пожаром! Воздушная струя взрезала обшивку торпеды. Тело ее было в смазке. Под стеллажами хранились банки с «кислородными консервами» – пластинами регенерации. Масло в кислороде воспламеняется само по себе. Старшина команды торпедистов мичман Семенов успел только доложить о пожаре и задохнулся в дыму. Это почти как на «Комсомольце»… Потом взрыв. Сдетонировали все двенадцать торпед. Только после этою случая запретили хранить банки с «регенерацией» в торпедных отсеках. А все эти слухи про то, что в носу шли огневые работы, паяли вмятину на зарядном отделении, – полная чушь. Это я вам как командир утверждаю!»

Много лет занимаясь документальными исследованиями трагедий нашего флота, я познакомился с десятками томов расследований государственных комиссий. При этом давно обратил внимание, что официальные объяснительные участников событий, написанные в ходе расследования, разительным образом отличаются от их же воспоминаний, написанных много лет спустя. Тому есть вполне логичное объяснение. Во-первых, при написании объяснительных еще свежи были в памяти все только что происшедшие события. Во-вторых, объяснительные писались с оглядкой на прокуратуру, членов государственных комиссий, так как исход расследования еще не был ясен для писавших, а потому в объяснительных присутствуют только факты. По прошествии многих лет ситуация была совершенно иная, а потому авторы воспоминаний могли уже описывать не только факты, но и свои предположения и размышления. Исходя из этого, мы, к сожалению, не знаем в точности, говорил ли в 1961 году командир Б-37 адмиралу Горшкову именно то, что говорил в конце 80-х писателю Черкашину.

Из воспоминаний бывшего командира БЧ-5 Б-37 Г.А. Якубенко: «… Вообще-то я был только на одном заседании суда, где давал показания как свидетель. Хорошо помню, что Титков (военный прокурор СФ) требовал от меня, чтобы я указал на то, что уйти на завод мне разрешил командир корабля капитан 2-го ранга Бегеба, то есть Бегеба санкционировал проведение

проворачивания оружия и технических средств в отсутствие командира БЧ-5, что является грубейшим нарушением Корабельного устава. А Титков требовал от меня именно такого признания вот почему. Вскоре после взрыва (часа через 3–4) в Полярный прибыл Титков. Меня он пригласил на беседу как единственного оставшегося в живых офицера (к тому времени Бегеба был в госпитале) и очень сочувственно со мной беседовал. Это был не допрос, а именно беседа. И один из вопросов был – как я оказался на берегу. А для меня этот вопрос звучал как вопрос а имел ли я официальное разрешение на сход с корабля? То, что я ушел не самовольно, а с чьего-то ведома, мог подтвердить только командир. Мало думая (в тот момент я находился в глубоком шоке от случившегося и вообще плохо соображал) о юридических последствиях моего разговора с Титковым, я сказал, что меня отпустил командир. А когда на суде на вопрос Титкова, кто отпустил меня с корабля, я ответил, что меня отпустил старпом, тут-то и началось. Титков стучал кулаком, топал ногами и требовал, чтобы я подтвердил то, что говорил ему в день взрыва, то есть что меня отпустил командир. В конце концов Титков ничего от меня не добился, был очень раздосадован, так как один из пунктов обвинения (а их у него было что-то около десяти) трещал по швам. Естествен вопрос – почему меня не оказалось на проворачивании? Вернемся немного назад, то есть на день, предшествовавший взрыву. Накануне взрыва мы производили погрузку торпед – полный боекомплект, так как нас готовили к очень серьезной автономке. Погрузку мы закончили часов в 19–20, после чего я приступил к зарядке аккумуляторных батарей. Зарядку закончил часа в 3–4 утра. Очень устал и остаток ночи, вплоть до прибытия личного состава на корабль, провел в своей каюте на ПЛ. Повторяюсь, нас готовили к автономке в авральном порядке. Буквально за несколько дней до этих трагических событий мы вернулись после продолжительного похода, где был выявлен ряд неисправностей, выходов из строя матчасти, исправить которые собственными силами не представлялось возможным. Мне было приказано флагмехом составить ремонтную ведомость для судоремонтного завода в Палагубе. Во время зарядки АБ (аккумуляторных батарей) около 22 часов ко мне на ПЛ прибыл помфлагмеха Сверчков, подписал ремонтную ведомость и сказал, что мне ее завтра (то есть 11.01) нужно как можно скорее доставить на завод, так как с заводом достигнута договоренность, что все необходимые нам работы они будут проводить, присылая рабочих на лодку, ПЛ в завод ставить не надо, таким образом, мы одновременно будем делать заводской ремонт и заниматься

вопросами БП и ПП. Утром, после подъема флага, обо всем этом я доложил командиру Бегебе в присутствии старпома Симоняна и предложил: пока будет идти проворачивание, я вернусь с рабочими бригадами и приступлю к работам. Командир выслушал и, обращаясь к Симоняну, промолвил: «Ну, вы решайте этот вопрос вместе с командиром БЧ-5». После этого Симонян сказал, что сам проведет проворачивание, и я убыл на завод. Это было около 8 часов».

Итак, по итогам расследования против командира Б-37 было заведено уголовное дело. Против командира БЧ-5 лодки Г.А. Якубенко дела не заводили.

Дела судебные

История суда над капитаном 2-го ранга Бегебой настолько неожиданна по своим поворотам и последствиям, что, безусловно, заслуживает отдельного подробного рассказа. Думается, что никто лучше не расскажет о том памятном для всех североморцев суде, чем его председатель Ф.А. Титов. Из воспоминаний генерал-майора юстиции в отставке Титова Федора Дмитриевича:

«Решение Президиума ЦК КПСС, приказ министра обороны и мнение нового командующего флотом вызвали необходимость обстоятельного, объективного и очень взвешенного изучения материалов следствия, поэтому к этой работе я привлек самых опытных судей Военного трибунала.

После доклада прокурора флота полковника юстиции Титкова и моего содоклада было принято решение о предании командира подводной лодки Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы суду Военного трибунала и о проведении судебного процесса в Полярном. После этого уже не обвиняемому, а подсудимому было предъявлено обвинительное заключение, а также разъяснено, что в процессе рассмотрения дела в судебном заседании у него имеется право на защиту. По просьбе Военного трибунала Мурманская коллегия адвокатов выделила своего представителя для защиты подсудимого, но после нескольких минут общения от его услуг пришлось отказаться, так как адвокатом была женщина, у которой не было ни малейшего представления о специфике подводного флота. В результате Бегеба заявил, что в суде будет защищать себя сам, и ему были разъяснены все правовые нормы, которыми он имеет право пользоваться как защитник.

Как уже упоминалось, большое внимание было уделено подбору народных заседателей. Недопустимо выносить дело на судебное разбирательство, если народные заседатели недостаточно основательно ознакомлены с материалами рассматриваемого дела. Для участия в судебном разбирательстве были определены следующие народные заседатели: капитан 1-го ранга Шкодин – опытный подводник и капитан 2-го ранга Савельев, замполит подводной лодки того же проекта, что и Б-37, недавно закончивший юридический факультет Военно-политической академии. Названные товарищи отнеслись к исполнению возложенных на них обязанностей с высоким чувством ответственности и за восемь дней изучили все представленные материалы, после чего они были ознакомлены с нормами процессуального закона о том, что в совещательной комнате при вынесении приговора они подают свой голос

первыми, а председательствующий последним.

Судебное заседание началось 18 июня 1962 г., на всю процедуру было предусмотрено три дня и еще один день на прения сторон и составление приговора.

После объявления состава и участников суда отводов и других заявлений не последовало. Зачитывается обвинительное заключение, в котором командиру подводной лодке Б-37 капитану 2-го ранга Бегебе Анатолию Степановичу вменяется в вину:

– преступно-халатное отношение к исполнению своих служебных обязанностей и систематическое нарушение требований Корабельного устава (КУ) и Наставлений военно-морского флота;

– 11 января 1962 года вопреки требованиям ст. ст. 271 и 272 КУ ушел с корабля и отпустил командира БЧ-5 инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. В результате этого оставшиеся на корабле старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян и командир моторной группы инженер-лейтенант Тагидний, не допущенные к самостоятельной работе по управлению кораблем, не смогли обеспечить полное руководство по осмотру и проворачиванию оружия и технических средств;

– во время возникшего на подводной лодке пожара около 8 час 20 мин. Бегеба не выполнил долг командира, как это предусмотрено ст. 156 КУ и ст. 13 Наставления по борьбе за живучесть подводной лодки. Зная, что в лодке осталось много людей, в главный командный пункт лодки он не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возглавил и занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов, по существу, отстранившись от командования кораблем;

– личный состав, лишенный руководства и не подготовленный к борьбе за живучесть в сложных условиях, не смог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы лодки, ища там спасения;

– от происшедшего вскоре взрыва погибло большое количество людей и затонули две подводные лодки – Б-37 и стоявшая рядом с ней С-350;

– в нарушение ст. 126 КУ Бегеба недостаточно осуществлял контроль за боевой подготовкой личного состава, за состоянием оружия и технических средств, а также организации службы на корабле, вследствие чего на подводной лодке Б-37 по вине личного состава имели место две аварии: в 1960 году – попадание морской воды в боевую торпеду и вывод ее из строя и в 1961 году – попадание воды в аккумуляторную батарею;

– Бегеба не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

После зачтения обвинительного заключения выясняю у подсудимого: понятно ему, в чем он обвиняется, и признает ли он себя виновным в предъявленном ему обвинении. Бегеба ответил:

«Обвинение понятно. Виновным в том, что произошло на подводной лодке утром 11 января 1962 года, себя не признаю. Что касается аварийных происшествий, имевших место в 1960 и в 1961 годах во время автономного плавания, за них вышестоящим командованием я был наказан в дисциплинарном порядке. Оспаривать эти факты не имею оснований».

Как было намечено, слушание по делу завершилось в течение трех дней, хотя ежедневно приходилось продлевать время работы трибунала. В процессе подготовки дела к расследованию в суде, особенно после детального ознакомления со всеми его материалами, многое пришлось пережить, передумать, пропустить через сердце, чтобы сделать единственно правильный и обоснованный вывод. С одной стороны – тяжелейшая катастрофа с многочисленными человеческими жертвами и огромным материальным ущербом, решение высшего партийного органа, приказ министра обороны, выводы командования ВМФ, мнение ученых во главе с таким авторитетом, как академик А.П. Александров, наконец, материалы органов следствия. С другой – требования закона обоснованно и убедительно определить, в чем конкретно состоит вина командира в случившейся катастрофе.

Анализу всех этих обстоятельств приходилось уделять главное внимание на всех стадиях судебного разбирательства, взвешивая на весах правосудия малейшие доводы как обвинения, так и защиты. В 10 часов 15 минут 22 июня состав суда удалился в совещательную комнату и приступил детально, «по полочкам» раскладывать все «за» и «против», стараясь не упускать ни малейшего аргумента. В итоге после длительного обсуждения пришли к единодушному выводу: Бегеба не виновен, а если и виновен, то только в том, что не погиб в результате возникшего на лодке пожара и взрыва, но за это, как известно, не судят. Первым такое мнение высказал капитан 1-го ранга Шкодин. После того как мы пришли к единому мнению, понадобилось еще более четырех часов для составления приговора, поскольку снова и снова приходилось обращаться к материалам дела, статьям уставов и наставлений.

В 22 часа 40 минут 22 июня 1962 года комендант суда скомандовал: «Встать! Суд идет!»

Я достал из папки текст приговора и, стараясь преодолеть волнение, приступил к его оглашению.

ПРИГОВОР ИМЕНЕМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК. 22 июня 1962 года Военный трибунал Северного флота в составе: председательствующего полковника юстиции Титова, народных заседателей – капитана 1-го ранга Шкодина, капитана 2-го ранга Савельева, при секретаре гражданке Сухорадо, с участием военного прокурора Северного флота полковника юстиции Титкова, в закрытом судебном заседании в юр. Полярном рассмотрел дело по обвинению бывшего командира подводной лодки Б-37 211-й бригады 4-й эскадры подводных лодок Северного флота капитана 2-го ранга Бегебы Анатолия Степановича, рождения 23 января 1925 года, уроженца гор. Ташкента, русского, проживающего в гор. Полярном Мурманской области, с высшим образованием, женатого, исключенного из членов КПСС в связи с настоящим делом, ранее не судимого, на военной службе с октября 1943 года, в совершении преступления, предусмотренного ст. 260 п. «а» Уголовного кодекса РСФСР.

На основании судебного разбирательства дела Военный трибунал установил: предварительным следствием Бегебе предъявлено обвинение в том, что он, являясь командиром подводной лодки Б-37, преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, систематически нарушая требования Корабельного устава и наставлений Военно-морского флота.

11 января 1962 года вопреки требованиям ст. ст. 271 и 272 КУ ВМФ ушел с корабля сам и отпустил командира электромеханической боевой части (БЧ-5) подводной лодки инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. В результате этого оставшиеся на корабле старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян и командир моторной группы инженер-лейтенант Тагидний, не допущенные к самостоятельному управлению кораблем, не могли обеспечить полноценное руководство по осмотру и проворачиванию оружия и технических средств.

Во время возникшего на подводной лодке 11 января 1962 года около 8 часов 20 минут пожара Бегеба не выполнил долг командира, как это предусмотрено ст. 156 Корабельного устава ВМФ и ст. 13 Наставления по борьбе за живучесть подводной лодки (НБЖ ПЛ-61).

Зная, что в лодке осталось много людей, в главный командный пункт лодки он не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возглавил и

занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов и, по существу, самоустранился от командования кораблем

Личный состав, лишенный руководства и не подготовленный к борьбе за живучесть корабля в сложных условиях, не мог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы, ища спасения.

От происшедшего вскоре взрыва погибло большое число людей и затонули 2 подводные лодки: Б-37 и стоявшая с нею рядом С-350.

В нарушение ст. 126 Корабельного устава Бегеба недостаточно осуществлял контроль за боевой подготовкой личного состава, за состоянием организации службы, оружия и технических средств, вследствие чего на подводной лодке Б-37 по вине личного состава имели место 2 аварии: в 1960 году – попадание воды в боевую торпеду и вывод ее из строя и в 1961 году – попадание воды в аккумуляторную батарею. Кроме того, Бегеба не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

В суде Бегеба показал, что 11 января 1962 года перед подъемом флага Якубенко доложил ему о необходимости сходить на судоремонтный завод № 10 по делам службы, и Бегеба согласился с этим, однако разговора о том, чтобы Якубенко сошел с корабля для этой цели во время проворачивания, не было.

Это обстоятельство подтверждается и показаниями Якубенко, который пояснил, что после разговора с Бегебой он вскоре обратился к старшему помощнику Симоняну за разрешением сойти с корабля для того, чтобы отправиться на завод, и о своем уходе с корабля вскоре после подъема флага Бегебе не докладывал. Таким образом, утверждение Бегебы о том, что он не знал об отсутствии Якубенко на корабле во время проворачивания, находит подтверждение.

В части своих действий во время пожара на лодке Бегеба показал, что в тот момент, когда он примерно в 8 часов 20 минут направился с причала на лодку, то увидел, как из ограждения рубки повалил густой дым. Он тут же доложил об этом по телефону начальнику штаба эскадры контр-адмиралу Юдину, который в этот момент находился в комнате оперативного дежурного, и сразу же догадался пройти в центральный пост или на мостик лодки, но из-за дыма, валившего под напором изнутри лодки, пройти в нее не смог. В тот момент через дверь ограждения рубки вышел старшина 1-й статьи Параскан, лицо

которого было в копоти. Бегеба спросил у Параскана, что случилось, и поскольку тот ничего не ответил, то, не задерживаясь возле него, побежал к кормовому люку с тем, чтобы проникнуть в лодку через 7-й отсек. При этом Бегеба, увидев на крыше ограждения рубки матроса Черкасова, который нуждался в помощи, приказал матросам поднять его оттуда и сам принял в этом участие. Пока матросы открывали люк 7-го отсека, Бегеба снова пытался проникнуть в лодку через верхний рубочный люк, но, войдя в дверь ограждения рубки, из-за едкого густого дыма был вынужден выйти оттуда и в этот момент ощутил толчок, а затем оказался в воде за бортом лодки. Эти объяснения Бегебы находят подтверждение в показаниях ряда свидетелей. Так, свидетели Денисов, Барщиков, Вязников, Букин и Потапов показали в суде о том, что Бегеба сразу же после возникновения пожара позвонил по телефону и кому-то доложил о пожаре, а после этого он побежал на лодку. Свидетель Сидельников показал, что Бегеба после доклада о пожаре по телефону бросился на лодку, открыл дверь в ограждении рубки и из нее повалил дым, поэтому пройти в лодку он не мог. Свидетели Варщиков и Потапов пояснили, что во время пожара они также пытались проникнуть в лодку, но из-за густого дыма сделать этого не смогли. Свидетели Денисов и Потапов показали, что Бегеба приказал им вскрыть люк 7-го отсека, что они успели лишь развернуть кремальеру люка и в этот момент взрывом были выброшены за борт.

По заключению экспертов в суде, Бегеба в сложившихся условиях мог осуществить связь с личным составом только кормовых отсеков лодки и лишь через люк 1-го отсека, так как проникнуть в центральный пост и на мостик было невозможно.

Таким образом, Военный трибунал находит, что Бегеба пытался проникнуть в лодку, выяснить обстановку и возглавить борьбу за живучесть корабля, однако сложившиеся условия и быстротечность событий (от момента возникновения пожара до взрыва прошло не более 4–5 минут) не позволили ему выполнить это.

Военный трибунал находит также, что в данном случае Бегеба поступил правильно, лично доложив о пожаре по телефону. Бегеба в суде показал, что он решил немедленно доложить о пожаре по телефону оперативному дежурному, чтобы быстрее получить помощь береговых средств тушения пожара, а также ввиду того, что телефон прямой связи с оперативным дежурным находился в двух шагах и поблизости от себя Бегеба в тот момент никого не видел. Свидетели Денисов, Барщиков, Вязников, Букин, Потапов и Сидельников пояснили в суде, что на

доклад о пожаре по телефону Бегеба потратил очень мало времени. По заключению экспертов в суде, действия Бегебы как в части личного доклада командованию о пожаре, так и в целом последовательность его действий в процессе пожара являются правильными.

Из заключения экспертов усматривается также, что допуск старшего помощника командира корабля к самостоятельному управлению кораблем является элементом подготовки его к должности командира и не связан с полноценным исполнением обязанностей старшего помощника при стоянке корабля в базе.

На должность старшего помощника командира подводной лодки Б-37 Симонян назначен незадолго до происшествия на лодке, и поэтому вменять в вину Бегебе, что он не проявил к Симоняну надлежащей требовательности в части сдачи им зачетов на самостоятельное управление кораблем оснований не имеется.

Исходя из изложенного, указанные выше эпизоды обвинения, предъявленные Бегебе предварительным следствием, подлежат исключению как не нашедшие подтверждения в процессе судебного следствия.

Что касается других эпизодов обвинения Бегебы, предъявленных ему предварительным следствием, то в процессе судебного разбирательства установлено, что они имели место, но не в том объеме, как об этом сказано в обвинительном заключении.

Бегеба 11 января 1962 года после подъема флага, когда личный состав стал спускаться вовнутрь подводной лодки, т. е. приблизительно в 8 часов 1–2 минуты, ушел на плавказарму № 82 (ПКЗ-82), стоявшую у 4-го причала непосредственно за кормой подводной лодки Б-37, и возвратился оттуда к своей лодке, примерно через 8–9 минут, т. е. около 8 часов 10 минут, а не в 8 часов 20 минут, перед самым появлением дыма из ограждения рубки подводной лодки, как об этом сказано в обвинительном заключении.

Возвратившись к подводной лодке, Бегеба на лодку не пошел, а остался на причале и находился там в течение 10 минут до возникновения пожара

Это обстоятельство подтверждается показаниями как самого Бегебы, так и свидетелей Букина, Денисова и Баранникова. Бегеба показал, что после подъема флага он ушел на ПКЗ-82 по естественным надобностям, пробыл там 3–4 минуты и не позже 8 часов 10 минут возвратился на 3-й причал, с которого в течение примерно 10 минут наблюдал за ходом проворачивания механизмов на внешней части подводной лодки.

Свидетель Денисов, являвшийся 11 января 1962 года верхним вахтенным и находившийся в тот момент на 3-м причале около подводной лодки Б-37, видел, как Бегеба после подъема флага уходил от подводной лодки в сторону ПКЗ-82, а затем увидел его на причале возле лодки до начала пожара.

Свидетель Букин показал, что он приблизительно в 8 часов 10 минут видел Бегебу, когда он возвращался к подводной лодке от ПКЗ-82, и разговаривал с ним. Это обстоятельство подтвердил и свидетель Варщиков.

Своими действиями Бегеба допустил нарушение статей 184 и 271 Корабельного устава ВМФ тем, что, уходя с подводной лодки на короткое время, он не сообщил об этом своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну и тем самым не оставил его на это время за себя, а также тем, что, возвратившись к подводной лодке в тот момент, когда личный состав занимался осмотром и проворачиванием оружия и технических средств, остался на причале и на лодку не зашел.

Судом установлено, что в подготовке личного состава подводной лодки Б-37 к борьбе за живучесть корабля имели место недостатки, однако, как это видно из показаний свидетелей Журавеля и Сверчкова, а также Бегебы, они не носили столь серьезного характера, чтобы можно было сделать вывод о неподготовленности личного состава для борьбы за живучесть корабля в сложных условиях. В частности, недостатки, отмеченные при проверке этого вопроса на подводной лодке Б-37 штабом 21-й бригады подводных лодок 27 декабря 1961 года, были устранены к 3 января ст., а 10 января эта лодка сдала задачу № 1 с оценкой «хорошо».

О достаточном уровне подготовки личного состава свидетельствует и тот факт, что в 1961 году подводная лодка Б-37 непрерывно находилась в числе кораблей первой линии, успешно выполняла поставленные задачи, более 80 дней несла боевое дежурство и в январе ст. готовилась к автономному плаванию на полный срок.

Тщательное исследование в суде обстоятельств катастрофы, прорыва газов под большим давлением и мгновенного вывода из строя значительной части личного состава, а также скоротечность событий не позволили оставшимся в живых до взрыва людям кормовых отсеков осуществить борьбу за живучесть корабля и их спасение. Такой вывод подтверждается, в частности, тем фактом, что, как это видно из заключения экспертной медицинской комиссии (том II, л.д. 192), из 40 трупов, извлеченных из подводной лодки Б-37, в 29 случаях непосредственной причиной смерти явилось острое отравление окисью углерода.

Утверждение обвинительного заключения о том, что личный состав лодки, лишенный руководства и не подготовленный к борьбе за живучесть корабля, не мог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы, ища спасения, сделано лишь на том основании, что матросы Чехов, Дураков, Панченко, Литвинов и Ярмухаметов покинули боевые посты и выбрались на верхнюю палубу через люк 7-го отсека.

В суде, однако, установлено, что Панченко, Дураков и Ярмухаметов находились у своих заведовании в 7-м отсеке, Литвинов – в корме 6-го отсека, а Чехов струей воздуха при возникновении пожара был отброшен в 5-й отсек; когда он пришел в чувство и, ощутив едкий дым, надел противогаз, то взрывом был выброшен в 6-й отсек, откуда затем и выбрался наверх через люк 7-го отсека.

Таким образом, самовольного оставления личным составом своих постов и сосредоточения в корме в действительности не было.

На подводной лодке Б-37 действительно имели место случаи попадания забортной воды: в 1960 году – в торпеду и в 1961 году – в отдельные элементы аккумуляторной батареи, однако данные случаи, как это видно из заключения экспертов в суде, относятся к аварийным происшествиям, а не к авариям, как об этом указано в обвинительном заключении. Хотя непосредственным виновником этих происшествий Бегеба и не является, в то же время в силу требований ст. 126 КУ ВМФ он как командир корабля несет ответственность за боевую подготовку, состояние оружия и технических средств и за воспитание личного состава, по вине которого произошли указанные выше аварийные происшествия.

Исходя из изложенного, Военный трибунал находит, что в своей служебной деятельности Бегеба допустил грубые нарушения требований Корабельного устава ВМФ, в частности, ст. ст. 126, 184 и 271, однако эти его действия не могут служить основанием для вывода о том, что Бегеба преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, так как допущенные им нарушения не носили систематического характера и не добыто данных о том, что они повлекли за собою тяжелые последствия.

На основании всего вышеизложенного и руководствуясь ст. ст. 303 и 316 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР, Военный трибунал Северного флота приговорил: Бегебу Анатолия Степановича по ст. 260 п. «а» УК РСФСР оправдать. Меру пресечения в отношении его – подписку о невыезде – отменить. Приговор может быть обжалован в кассационном порядке в

Военную коллегию Верховного суда Союза ССР в течение семи суток со дня провозглашения приговора.

Подлинный за надлежащими подписями. Верно: Председатель Военного трибунала Северного флота полковник юстиции Ф. Титов».

Бросил взгляд в зал. Полнейшее оцепенение присутствующих. Все продолжают молча стоять, никто не ожидал полного оправдания подсудимого.

Первым пришел в себя и выскочил из зала военный прокурор полковник юстиции Титков. Несмотря на позднее время, он сумел организовать катер, на котором незамедлительно убыл в Североморск и, как вменилось позже, сразу доложил адмиралу Касатонову об оправдательном приговоре капитану 2-го ранга Бегебе.

В свой рабочий кабинет я попал в середине следующего дня, и сразу же начальник канцелярии Военного трибунала передал мне приказание командующего: немедленно прибыть к нему.

Через несколько минут открыл двери штаба флота. Не успел толком доложить о своем прибытии, как адмирал, стуча кулаком по столу, набросился на меня с упреками:

– Вы что, решили Президиум ЦК партии учить! И выбили у меня из рук рычаг, с помощью которого я хотел повернуть всю работу командиров по искоренению серьезных недостатков в службе и укрепить дисциплину! Вы что, решили быть умнее тех, кто был в госкомиссии, которая разбиралась в происшествии, прокуратуры флота, четыре месяца проводившей следствие по этому делу!!

Эту тираду командующий закончил тем, что заявил: такой приговор не соответствует действительности и по протесту военной прокуратуры флота будет изменен, а Бегеба все же будет осужден…

Я малость вспылил и заявил:

– Что вы на меня кричите, ведь я вам в своей работе не подчинен!

Касатонов, топнув ногой, буквально закричал:

– А кому же вы подчинены? Ответ был дан твердо и спокойно:

– Я подчинен советскому правосудию!

При этой встрече присутствовал член Военного совета Федор Яковлевич Сизов, который молчал, однако незаметно дергал меня за рукав тужурки, давая понять, чтобы я не слишком горячился. Собственно, на этом встреча закончилась. Каждый остался при своем мнении. Чувствовалось, что военный прокурор активно поработал по нагнетанию страстей вокруг приговора не только с

командующим, но и с политработниками и командирами, и не только Северного флота. На следующий день со мной долго и обстоятельно по телефону беседовал председатель Военной коллегии Верховного суда СССР генерал-лейтенант В.В. Борисоглебский, а еще дня через три-четыре последовал звонок из ЦК КПСС. Звонили по поручению Н.С. Хрущева. Меня на месте не оказалось, поэтому мой заместитель полковник юстиции В.П. Маслов по просьбе звонившего зачитал ему весь текст приговора, на что ему было сказано:

– В документе, поступившем в ЦК от Генерального прокурора, об этом изложено несколько иначе. Пришлите копию приговора в Москву.

Подготовка к процессу, сам процесс, а особенно нервозная обстановка, сложившаяся после оглашения оправдательного приговора, изрядно измотали меня и совпали со сроками моего очередного отпуска А тут как раз подоспели две путевки в санаторий Кисловодска. Позвонил в Москву и получил «добро». И я решил в начале августа использовать свое право на отдых. Правда, генерал Борисоглебский предложил выехать дня на два раньше, чтобы можно было встретиться и обсудить дело Бегебы, поскольку командованием Северного флота поднята большая шумиха.

В Москве я сразу же поспешил в кабинет Виктора Валерьяновича. От него узнал, какой переполох поднял оправдательный приговор не только в Генеральной прокуратуре, но и среди всей юридической общественности столицы. В головах многих не укладывалось, как Военный трибунал флота осмелился принять решение об оправдании командира подводной лодки Б-37, несмотря на выводы государственной комиссии, решение высшего партийного органа и министра обороны.

– До ознакомления с материалами шеститомного уголовного дела, – ответил я, – у меня не было оснований сомневаться по поводу решений этих авторитетных органов, но после тщательного изучения всех собранных материалов возникли сомнения в виновности Бегебы. Отдаю себе отчет, что в случае отмены приговора вышестоящим судом могу быть исключенным из партии, разжалован в воинском звании и уволен с военной службы.

Под конец нашей беседы генерал Борисоглебский спросил, есть ли у меня какие-либо просьбы в связи с поступившим в Военную коллегию протестом военной прокуратуры Северного флота. Высказал два пожелания. Первое: рассмотреть протест под его личным председательством. Второе: в составе суда желательно участие постоянных членов Военной коллегии, а не

запасных, периодически привлекаемых из военных трибуналов округов, флотов, групп войск Впоследствии все мои просьбы были учтены. На прощание Виктор Валерьянович крепко пожал мне руку, пожелал хорошего отдыха, порекомендовал не думать об этом деле и заверил, что все будет рассмотрено по закону и по совести.

Находясь в санатории, я, как ни старался, не мог отвлечься от тревожных размышлений. В голову постоянно лезли мысли о том, как надлежит устраивать свою дальнейшую жизнь, если под сильным давлением власть предержащих оправдательный приговор в отношении Бегебы будет отменен. Единственное, что вносило определенное успокоение, так это эпизод, случившийся в последний рабочий день, накануне отъезда из Североморская. Когда я уже передав все дела своему заместителю полковнику В.П. Маслову и собирался пойти попрощаться со своими сослуживцами, в кабинет вошла секретарь и попросила принять трех капитанов 1-го ранга. Хотел переадресовать их Василию Павловичу, но мне сообщили, что посетители настаивают на персональной встрече и много времени не займут. Вошедшие немолодые офицеры, как по команде, опускаются передо мной на колени, низко кланяются и один из них говорит:

– Мы пришли к вам, товарищ полковник, чтобы отдать дань уважения суду, выразить свою признательность по поводу принятого справедливого решения в отношении командира подводной лодки и заявить: благодаря вам мы убедились, что есть еще справедливое правосудие. Спасибо вам за это и низкий земной поклон.

Надо ли говорить, что после постоянной нервотрепки и мощного давления со стороны всех вышестоящих инстанций, подобная сцена произвела на меня сильное впечатление, на глаза навернулись слезы, я еле-еле выдавил из себя слова благодарности, пожал каждому руку, и моряки вышли из кабршета. Позже я очень сожалел да и сейчас сожалею, что, растерявшись и расстроившись, не поинтересовался их фамилиями и занимаемыми должностями…

Отпуск подходил к концу, и, несмотря на отличное питание, я потерял в весе несколько килограммов. Накануне отъезда сижу на лавочке у спального корпуса и пытаюсь дочитать библиотечную книгу. Подходит сотрудница санатория, протягивает уже распечатанную телеграмму. Читаю, а по щекам невольно катятся слезы. Заметив мое состояние, женщина спрашивает:

– Вас судили, что ли?

И я каким-то сдавленным голосом, превозмогая комок в горле, отвечаю:

– Нет. Судил я.

В тексте телеграммы было буквально следующее: «ОПРАВДАТЕЛЬНЫЙ ПРИГОВОР ОСТАВЛЕН СИЛЕ ТЧК РАД ПРАВОСУДИЮ ТЧК ПОЗДРАВЛЯЮ ТЧК МАСЛОВ».

Возвратившись в Москву, поспешил в Военную коллегию для решения текущих вопросов, а также чтобы поблагодарить товарищей за не менее смелое решение и ознакомиться с текстом Определения на кассационный протест военного прокурора Северного флота. С огромным волнением приступаю к чтению документа:

ВЕРХОВНЫЙ СУД СОЮЗА ССР ОПРЕДЕЛЕНИЕ № 2 – 037 ВОЕННАЯ КОЛЛЕГИЯ ВЕРХОВНОГО СУДА СССР в составе: Председательствующего – генерал-лейтенанта юстиции Борисоглебского и членов: генерал-майора юстиции Терехова, полковника юстиции Козлова, рассмотрела в заседании от 23 августа 1962 г. кассационный протест военного прокурора Северного флота на приговор военного трибунала Северного флота от 22 июня 1962 г., которым был оправдан бывший командир подводной лодки Б-37 211-й бригады 4 эскадры подводных лодок Северного Флота капитан 2-го ранга Бегеба Анатолий Степанович, родившийся 23 января 1925 года в городе Ташкенте, обвинявшийся в совершении преступления, предусмотренного п. V ст. 260 УК РСФСР.

Заслушав доклад полковника юстиции Козлова и заключение заместителя Главного военного прокурора генерал-майора юстиции Викторова об удовлетворении кассационного протеста и отмене приговора с возвращением дела на новое судебное рассмотрение, установила: Органами предварительного следствия Бегебе было предъявлено обвинение в том, что он, являясь командиром подводной лодки Б-37, преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, систематически нарушая требования Корабельного устава и Наставлений военно-морского флота.

11 января 1962 года вопреки требованиям ст. ст. 271 и 272 Корабельного устава ушел с корабля сам и отпустил командира электромеханической боевой части (БЧ-5) подводной лодки инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. В результате этого оставшиеся на корабле старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян и командир моторной группы инженер-лейтенант Тагидний, не допущенные к самостоятельной работе по управлению кораблем, не смогли обеспечить полноценное руководство по осмотру и проворачиванию оружия и технических средств.

Во время возникшего на подводной лодке 11 января 1962

года около 8 час 20 мин. пожара Бегеба не выполнил долг командира, как это предусмотрено сг. 156 Корабельного устава и ст. 13 Наставления по борьбе за живучесть подводной лодки. Зная, что в лодке осталось много людей, в главный командный пункт лодки он не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возглавил и занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов, по существу, самоустранившись от командования кораблем

Личный состав подводной лодки, лишенный руководства и не подготовленный к борьбе за живучесть корабля в сложных условиях, не смог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы лодки, ища там спасения.

От происшедшего вскоре взрыва погибло большое число людей и затонули две подводные лодки: Б-37 и стоявшая с ней рядом С-350.

В нарушение ст. 126 Корабельного устава Бегеба недостаточно осуществлял контроль за боевой подготовкой личного состава, за состоянием оружия и технических средств, а также организации службы на корабле, вследствие чего на подводной лодке Б-37 по вине личного состава имели место две аварии: в 1960 году – попадание морской воды в боевую торпеду и вывод ее из строя и в 1961 г. – попадание воды в аккумуляторную батарею.

Бегеба не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем

Военный трибунал флота вынес в отношении Бегебы оправдательный приговор, так как в ходе судебного разбирательства дела, как указано в приговоре, предъявленное Бегебе обвинение не нашло своего подтверждения.

Военный трибунал в обоснование приговора сослался на следующие мотивы. Объяснениями Бегебы и показаниями свидетеля

Якубенко установлено, что 11 января 1962 года во время осмотра и проворачивания оружия и технических средств Якубенко был отпущен с корабля не Бегебой, а его старшим помощником Симоняном и Бегеба не знал об отсутствии Якубенко на корабле во время проворачивания.

Увидев, что из ограждения рубки идет густой дым, Бегеба, как это установлено в суде, лично доложил о пожаре по телефону начальнику штаба эскадры и после этого пытался проникнуть в

лодку, выяснить обстановку и возглавить борьбу за живучесть корабля, однако сложившиеся условия и быстротечность события не позволили ему выполнить это. Исходя из объяснений подсудимого, показаний свидетелей и заключения экспертов, суд нашел, что действия Бегебы после возникновения пожара на подводной лодке были правильными.

Из заключения экспертов в суде, говорится далее в приговоре, усматривается, что допуск старшего помощника командира корабля к самостоятельному управлению является элементом подготовки его к должности командира. Симонян на должность старшего помощника командира подводной лодки Б-37 был назначен незадолго до происшествия на лодке, поэтому вменять в вину Бегебе то, что он не проявил к Симоняну надлежащей требовательности в части сдачи им зачетов на самостоятельное управление кораблем оснований не имеется.

Вместе с тем суд нашел установленным, что Бегеба допустил следующие нарушения служебных требований:

– уходя утром 11 января 1962 г. с подводной лодки, он не сообщил об этом своему старшему помощнику и тем самым не оставил его на это время за себя, а возвратившись к подводной лодке в тот момент, когда личный состав занимался осмотром и проворачиванием оружия и технических средств, остался на причале и на лодку не зашел, чем нарушил требования ст. ст. 184 Корабельного устава;

– в подготовке личного состава подводной лодки к борьбе за живучесть корабля имели место недочеты, но они не носили столь серьезного характера, чтобы можно было сделать вывод о неподготовленности личного состава для борьбы за живучесть корабля в сложных условиях;

– на подводной лодке Б-37 действительно имели место случаи попадания забортной воды в торпеду и отдельные элементы аккумуляторной батареи. Эти случаи, как установлено в суде, относятся к аварийным происшествиям, а не к авариям, как об этом указано в обвинительном заключении. Хотя Бегеба и не является непосредственным виновником этих происшествий, в то же время в силу ст. 126 Корабельного устава он как командир корабля несет ответственность за боевую подготовку, состояние оружия и технических средств, а также воспитание личного состава, по вине которого произошли указанные выше аварийные происшествия. Установив, что в своей служебной деятельности Бегеба допустил перечисленные выше грубые нарушение требований Корабельного устава, в частности, ст. ст. 126, 184 и 271, суд в приговоре указал, что эти его действия не могут служить основанием для вывода о том, что Бегеба

преступнохалатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, так как допущенные им нарушения не носили систематического характера и не добыто данных о том, что они повлекли за собой тяжелые последствия.

Военный прокурор Северного флота в своем кассационном протесте указывает, что оправдательный приговор в отношении Бегебы является неправильным, и просит отменить его, а дело направить на новое судебное рассмотрение в ином составе судей по следующим мотивам.

Суд необоснованно не усмотрел вины Бегебы в том, что в день катастрофы он отсутствовал сам на проворачивании оружия и технических средств, а также отсутствовал при этом механик корабля Якубенко. Давая Якубенко согласие на уход по делам службы на завод, говорится в протесте, Бегеба должен был предупредить Якубенко, что нельзя уходить с проворачивания механизмов, а когда уходил с корабля сам, то должен был убедиться, все ли на месте и не ушел ли механик Якубенко.

В отсутствие Бегебы за командира оставался старший помощник Симонян, а за Якубенко – командир моторной группы Тагиднии, не допущенные к самостоятельному управлению. Не были также допущены к самостоятельному управлению командиры 3-й и 4-й боевых частей, рулевой и торпедной групп корабля.

При таком положении Бегеба, возвратившись из плавказармы, куда он ходил по естественным надобностям, должен был немедленно идти в подводную лодку для наблюдения за проворачиванием оружия и технических средств, а не прохаживаться по пирсу. Если бы Бегеба был на лодке, то он, указывается в протесте, своевременно обнаружил бы возгорание БЗО в торпедах и принял бы меры по борьбе за живучесть корабля. Именно халатное отношение Бегебы к своим служебным обязанностям повлекло за собой наступление тяжких последствий – гибель почти всего личного состава корабля.

По показаниям оставшихся в живых Тараскина, Чехова, Литвинова, Дуракова и Ярмухаметова, никакой борьбы за живучесть во время пожара личным составом не велось, никаких команд по этому вопросу не подавалось, и спаслись они только потому, что самовольно оставили посты и поднялись наверх.

Суд признал, что действия Бегебы после возникновения пожара на лодке были правильными. Этот вывод суда основан на заключении экспертизы, «наспех составленном во время перерыва судебного заседания» и не соответствующем обстоятельствам, установленным в процессе предварительного следствия и судебного заседания. Правильным является, говорится в протесте,

заключение экспертов на предварительном следствии о том, что Бегеба «обязан был спуститься в лодку, оценить обстановку и возглавить с главного командного пункта борьбу личного состава за живучесть, а при невозможности – организовать спасение личного состава». Между тем Бегеба, пока он звонил по телефону о пожаре дежурному, упустил время на это, в результате чего он не смог попасть в центральный пост и возглавить личный состав. Звонить же по телефону мог и верхний вахтенный Денисов, который почти одновременно с Бегебой подбежал к телефону.

При возникновении пожара Бегеба проявил полную бездеятельность, он не только не смог попасть в центральный пост и возглавить борьбу за живучесть, но, занимаясь второстепенными вопросами, никаких команд к спасению личного состава не подавал и оказался, как указано в протесте, «в воде между корпусом подводной лодки и стенкой пирса… не в результате взрыва, а еще до взрыва неизвестно по какой причине».

Военный трибунал, признав, что Бегеба допускал нарушения требований Корабельного устава, не усмотрел в этом преступнохалатного отношения Бегебы к исполнению служебных обязанностей. Между тем установлено, что во время пожара 11 января 1962 г. личный состав корабля не вел никакой борьбы за живучесть, большое количество офицерского состава лодки не было подготовлено к самостоятельному управлению, до катастрофы на подводной лодке Б-37 было много аварий и поломок по вине личного состава. Именно эти обстоятельства: неподготовленность личного состава, низкая организация службы и большая аварийность – подтверждают, что командир корабля Бегеба не раз или в отдельном случае допустил халатность, а она допускалась им систематически и в конечном итоге привела к тяжким последствиям, выразившимся в гибели большого количества личного состава, что и дает основания утверждать, что Бегебой совершено преступление, предусмотренное п. «а» ст. 260 УК РСФСР.

Проверив материалы дела и обсудив доводы кассационного протеста военного прокурора, Военная коллегия находит оправдательный приговор в отношении Бегебы законным и обоснованным, так как выводы суда, изложенные в приговоре, полностью соответствуют установленным по делу данным.

Протест подлежит отклонению по следующим обстоятельствам. Как видно из показаний в суде подсудимого Бегебы и свидетеля Якубенко, которые косвенно подтверждаются показаниями допрошенного на предварительном следствии свидетеля Сидельникова, Якубенко отсутствовал на

проворачивании оружия и механизмов по разрешению не Бегебы, а старшего помощника командира подводной лодки Б-37 Симоняна, поэтому, хотя отсутствие на корабле инженер-капитан-лейтенанта Якубенко во время проворачивания механизмов и снижало контроль и качество осмотра и проворачивания технических средств электромеханической боевой части, это обстоятельство не может быть вменено в вину Бегебе.

Расследованием причин катастрофы на подводной лодке Б-37, произведенным специальной комиссией, назначенной министром обороны, не установлено, что катастрофа произошла из-за неподготовленности или отсутствия при проворачивании механизмов кого-либо из командиров боевых частей и групп, поэтому следует признать правильным заключение экспертизы о том, что руководившие проворачиванием оружия и технических средств старший помощник командира Симонян, командиры боевых частей и групп и их заместители были подготовленными офицерами и отвечали требованиям, предъявляемым к ним.

При наличии таких данных не может быть вменено в вину Бегебе и то, что он в течение нескольких минут после отправления естественных надобностей и до возникновения пожара находился у лодки на причале, а не в центральном посту.

Как сказано в ст. 271 КУ-59: «…Осмотром и проворачиванием оружия и технических средств руководят командиры подразделений под общим руководством старшего помощника командира и под наблюдением командира корабля». Устав, таким образом, не определяет, откуда именно командир наблюдает за регламентными работами.

По этому вопросу непосредственный начальник Бегебы, командир бригады подводных лодок Щербаков в суде заявил: «… Командир во время проворачивания и осмотра механизмов и оружия может быть и на мостике, иногда он может быть и на причале. Командир должен наблюдать за ходом проворачивания, он осуществляет общее руководство. С причала он мог видеть выдвижные устройства, шпилевое устройство; с причала можно наблюдать, чем занимается личный состав, находясь на палубе».

Ничем по делу не опровергнуты показания Бегебы в суде, в которых он суду рассказал, что, возвращаясь с плавказармы «.я сразу же подошел к корме лодки. Это было около 8 час 10 мин. Дальше я шел по кромке причала в районе подводной лодки Б-37 и наблюдал за своим кораблем. Осматривая борт, палубу, останавливался, как и любой командир проверяет свой корабль со всех сторон».

С учетом этих показаний Щербакова и Бегебы, заключений экспертиз следует признать, что, поскольку в это время еще не

было никаких данных о том, что на подводной лодке начался пожар, тот факт, что Бегеба сразу же не прошел внутрь корабля, нельзя расценивать как преступную халатность, допущенную им.

В протесте явно неосновательно утверждается, что заключение экспертизы в суде о том, что действия Бегебы после возникновения пожара были правильными, дано наспех во время перерыва в судебном заседании. Данное утверждение представляется неубедительным уже по одному тому, что из протокола судебного заседания усматривается, что все эксперты, в том числе и те, которые ранее участвовали в даче заключения на предварительном следствии, в зале суда находились во все время процесса, они участвовали в исследовании всех доказательств по делу и просили на дачу заключения 3 часа.

Это время судом им было предоставлено. Через 3 часа 30 минут эксперты представили суду единодушное заключение и ответили суду на все поставленные участниками процесса вопросы, в том числе и на вопросы государственного обвинителя. При этом никто из экспертов не заявил, что времени для подготовки и дачи заключения им было предоставлено недостаточно.

Что же касается существа заключения экспертов на суде, то следует отметить, что правильность его полностью находит подтверждение и в показаниях свидетелей Щербакова, Денисова, Барщикова и Потапова, правдивость и добросовестность которых в протесте сомнению не подвергаются и из которых видно, что Бегеба, после того как он позвонил по телефону оперативному дежурному, сделал все,

чтобы спуститься в подводную лодку и возглавить личный состав, однако ввиду скоротечности развивавшихся событий и по не зависящим от него причинам сделать этого не смог.

Тот факт, что Бегеба, звоня по телефону оперативному дежурному, якобы «упустил время» на то, чтобы попасть на лодку, не может быть поставлен ему в вину, так как, помимо заключения, показаниями в суде начальника штаба эскадры подводных лодок контр-адмирала Юдина, принявшего лично сообщение Бегебы о пожаре, установлено, что в данных конкретных условиях Бегеба имел право лично принять меры к оповещению оперативного дежурного, так как находился ближе всех, рядом с телефоном, и затратил на сообщение считаные секунды, после чего побежал на корабль. В частности, свидетель Юдин суду показал: «Так как события развивались очень быстро, источники и причины их были неизвестны, то, как начальник, я не могу его (Бегебу) обвить в том, что он доложил о пожаре лично». В суде показаниями свидетелей Денисова, Щербакова,

Барщикова, которые в тот день, когда произошла катастрофа, в силу служебных обязанностей были наверху подводной лодки или рядом с ней на причале, установлено, что как только они услышали из рубки хлопок, увидели дым и бросились к лодке, то вместе с ними на лодке оказался и Бегеба (уже успевший сообщить о пожаре по телефону), который сначала пытался проникнуть в рубку корабля, а затем отдал команду открыть люки концевых отсеков, т. е. принял меры к тому, чтобы оказаться внутри корабля. Все они бросились к люкам, но открыть последние до взрыва не удалось.

При наличии таких показаний очевидцев поступков Бегебы и его действий после возникновения пожара следует признать, что утверждение протеста о том, что Бегеба при возникшем на лодке пожаре проявил бездеятельность и оказался в воде неизвестно по какой причине еще до взрыва, является несправедливым, не соответствует материалам дела и ничем не мотивируется и в самом протесте.

Военный трибунал правильно признал, что, хотя Бегеба и допускал отдельные нарушения требований Корабельного устава, однако эти нарушения не являются результатом преступно-халатного отношения Бегебы к исполнению служебных обязанностей.

Этот вывод суда подтверждается не только заключением экспертизы и показаниями свидетелей, допрошенных в суде, но и такими объективными данными, как то, что, несмотря на отдельные недочеты в подготовке личного состава, подводная лодка В-37 под командованием Бегебы много и хорошо плавала: она больше, чем другие подводные лодки эскадры, 85 дней в 1961 г. находилась в готовности № 1, курсовые задачи личным составом лодки выполнялись успешно, срывов выхода лодки в море не было; корабль, как один из лучших, был допущен к стрельбе на приз командующего Северным флотом, а непосредственно перед катастрофой личный состав подводной лодки Б-37 готовился к автономному дальнему плаванию в Атлантику, что поручается только лучшим кораблям

Из карточки поощрений и взысканий Бегебы и его последней аттестации начальниками видно, что наряду с отдельными взысканиями, как правило, не связанными с халатностью или небрежностью Бегебы к исполнению своих прямых служебных обязанностей, Бегеба имел и ряд поощрений, характеризуясь как способный и перспективный офицер-подводник, достойный по своим деловым качествам к выдвижению на высшую должность. Достаточно отметить, что за несколько дней до катастрофы на лодке он был награжден ценным подарком «за успехи в боевой и

политической подготовке, безаварийную эксплуатацию механизмов, постоянное поддержание боеготовности и высокую воинскую дисциплину на корабле».

На основании изложенного и руководствуясь ст. ст. 45 и 49 Основ уголовного судопроизводства Союза ССР и союзных республик, Военная коллегия определила:

Приговор военного трибунала Северного флота от 22 июня 1962 года в отношении Бегебы Анатолия Степановича оставить без изменения, а кассационный протест военного прокурора того же флота – без удовлетворения.

Подлинное за надлежащими подписями. С подлинным верно: старший офицер военной коллегии, майор Савенков.

К 23 февраля 1963 года неожиданно для всех мне было присвоено очередное воинское звание – генерал-майор юстиции, полгода спустя был подписан приказ о назначении на должность начальника организационно-инспекторского отдела Военной коллегии Верховного суда СССР. Когда я пришел попрощаться с командующим Северным флотом, Владимир Афанасьевич тепло поблагодарил за пятилетнюю службу в Заполярье и сообщил, что Военный совет решил организовать в мою честь прощальный обед.

В воскресенье 24 сентября 1963 г. ровно в 14 часов все приглашенные собрались в салоне командующего. После того как были произнесены первые тосты, встреча приобрела неформальный характер и мой сосед за столом Семен Михайлович Лобов, отношения с которым всегда были хорошими, наклонился ко мне и сказал полушепотом:

– Всем ты, Федя, хороший парень, только вот Бегебу зря оправдал…

Адмирал Касатонов краем уха уловил эту фразу, встал из-за стола, разумеется, и мы все повскакали, наполнил свой бокал и сказал:

– Должен вам сообщить, что оправдательный приговор по делу Бегебы обсуждался в самой высокой инстанции страны и был признан обоснованным, правильным. Верховный суд не случайно его утвердил, отклонив протест военной прокуратуры. Давайте еще раз поднимем тост за Федора Дмитриевича и пожелаем ему здоровья и успехов в дальнейшей службе на высоком посту по руководству работой военных трибуналов!

Так вот оно в чем дело-то: оказывается, копия приговора, отправленная в ЦК КПСС, была там изучена и выработанная по ней позиция повлияла и на решение Военной коллегии, и на присвоение мне генеральского звания, и на назначение на вышестоящую должность.

Так завершились споры и пересуды по поводу оправдательного приговора по делу командира подводной лодки 641-го проекта Б-37 211-й бригады 4-й эскадры подводных лодок капитана 2-го ранга Бегебы Анатолия Степановича».

Что и говорить, перипетии суда над Бегебой весьма впечатляют, и надо было обладать поистине железным характером и непоколебимой верой в правильность своего решения, чтобы, не боясь гнева первых лиц страны, отстаивать свою точку зрения, как полковник Титов! Что ж, во все времена были смелые и честные люди, были честные и смелые судьи, не признающие конъюнктуры, а твердо стоящие на страже законности и человечности.

Обследование лодок и их подъем

Первым из водолазов уже на следующий день после катастрофы спустился внутрь затонувшей подводной лодки Б-37 водолаз мичман Пащенко. Из его рассказа: «Опустившись в рубку, я оказался в шахте люка. Тубус был опущен. Я его поднял и застопорил. Осмотрел трап и нижний рубочный люк. Все было цело. Опустившись из рубки в центральный пост, увидел, что трап в центральном посту немного деформирован. В районе шахты перископа обнаружил металлический лист. Есть предположение, что это была дверь в штурманскую рубку. Осмотрел переборку между 2-м и 3-м отсеками. Повреждений не обнаружил. Некоторые приборы на переборке при нажатии на них рукой шатались. Переборочная дверь из 2-го отсека в 3-й была задраена на кремальерное кольцо… Дальше направился осматривать переборочную дверь из 3-го отсека в 4-й. На проходе были ящики, доски и много трупов. Трубы вентиляции оказались деформированными и смещены. Дверь из 3-го отсека в 4-й отсек приоткрыта сантиметров на 10, переборочные клинкеты закрыты. При слабом освещении одной лампы в воде с различными плавающими предметами более подробно осмотреть отсек было невозможно. Вахтенного журнала и другой документации я не видел. Поднимаясь наверх, обнаружил в рубке тубус опять опущенным. Я вынужден был поднимать его головой, взяв на крючки, после чего пошел наверх. Опускаясь в тубус рубки, я ногой обнаружил человека в маске. Вынужден был сопроводить его в сторону от тубуса, чтобы не мешал проходу в отсек. В трюм центрального поста не спускался, так как в водолазном снаряжении это сделать невозможно. Спуск в люки людей в легководолазном снаряжении исключен. Изъятие трупов из отсека при нахождении подводной лодки под водой невозможно».

После первого разведывательного захода мичмана Пащенко в затонувшую лодку адмиралом Горшковым было велено продолжить осмотр центрального поста водолазами с целью поиска вахтенного журнала и других документов. Относительно погибших подводников было решено до подъема лодки их не доставать, чтобы не подвергать напрасному риску водолазов. Одновременно водолазам была поставлена задача обследовать дно возле Б-37 на предмет нахождения там неразорвавшихся боевых зарядных отделений торпед.

Начальник технического управления СФ капитан 1-го ранга ИЛ. Заводский: «О взрыве на подводной лодке Б-37 узнал у оперативного дежурного тыла флота и в 10 часов прибыл в

Полярный. Получил доклады об обстановке от флагманского инженер-механика 211-й бригады инженер-капитана 2-го ранга Сверчкова и командира БЧ-5 Б-37 инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. На подводной лодке Б-37 накануне была зарядка аккумуляторной батареи, которая кончилась в 22 часа 30 минут 10 января 1962 года. Вентилирование аккумуляторной батареи вытяжным вентилятором закончилось в три часа ночи 11 января. Флагманский инженер-механик 211 бригады проверял готовность аккумуляторной батареи к зарядке, а после окончания зарядки – правильное вентилирование аккумуляторной батареи. Процентное содержание водорода в аккумуляторных банках было 0,2 %.

После прибытия спасательного судна «Хибины» в 7-й отсек на Б-37 был послан водолаз для выяснения обстановки в отсеках. Он доложил, что в 7-м отсеке царит хаос и имеется много трупов. В 6-й отсек водолаза решили не посылать, так как была опасность водолазу запутаться в концах. При отливе, когда показалась рубка, мы с инженер-капитаном 2-го ранга Кульницким убедились, что в центральный пост водолаза в тяжелом снаряжении посылать не имело смысла, так как он был затоплен, а через открытый верхний рубочный люк непрерывно выходил воздух

Таким образом, обстановка в первом приближении была ясна: 1-й, 3-й, 7-й отсеки были затоплены и дальнейшие спуски водолаза были нецелесообразны, так как спасать было некого, а водолаза могли потерять. В это же время при помощи аппаратуры «Кама» стали прослушивать обе подводные лодки: С-350 и Б-37, при помощи водолазов производили обстукивание корпусов лодок. Окончили прослушивать в 16.30, так как никаких сигналов и стуков с подводных лодок не слышали. После этого начали судоподъем… Безусловно, объявление боевой тревоги на подводной лодке Б-37 в момент, предшествующий взрыву, мобилизовал бы личный состав и усилил бы сопротивляемость подводной лодки аварии. Почему боевая тревога не была объявлена? Я затрудняюсь ответить. Очевидно, сказалось отсутствие командира подводной лодки и командира электромеханической боевой части».

Из заключения экспертной комиссии: «В результате катастрофы на подводной лодке Б-37 почти весь личный состав погиб от удушливого газа, травм и утопления. Из заключения по первому вопросу вытекает, что при правильных и своевременных действиях личного состава, а также при наличии твердого руководства в отсеках подводной лодки часть личного состава могла бы остаться в живых. Этот вывод подтверждается тем, что 5

человек из состава экипажа остались в живых и вышли из подводной лодки после взрыва. Обследование погибшего личного состава после подъема подводной лодки показало, что большая часть его в момент аварии устремилась в кормовые отсеки, не приняла мер герметизации переборок и не воспользовалась при этом приборами ИДА и противогазами с гопкалитовыми патронами. Часть личного состава пыталась воспользоваться противогазами без гопкалитовых патронов, что при наличии в отсеках окиси углерода не могло спасти их от быстрого отравления. От возникновения пожара до взрыва промежуток времени составлял не менее 4–5 минут, которых было достаточно для герметизации отсеков и включения в прибор ИДА. После взрыва, распространившегося по всем отсекам подводной лодки, также не исключалось наличие в кормовых отсеках живых людей, что подтверждается выходом из подводной лодки после взрыва 5 человек и командой командира 7-го отсека «отдраить люк», которую слышали вышедшие после взрыва из отсека. Факт наличия живого личного состава внутри подводной лодки после взрыва подтверждается медицинской экспертизой, которая установила наступление смерти части личного состава от утопления.

В соответствии с выпиской из вахтенного журнала подводной лодки Б-57, аварийная партия, прибывшая первой к аварийной подводной лодке, вызванная по приказанию начальника штаба 211-й бригады подводных лодок, убыла с корабля с приборами ИДА и аварийными фонарями в 9.10 Приказание о выделении аварийной партии получено на подводной лодке Б-57 в 8.45. Одновременно с объявлением боевой тревоги к месту катастрофы были высланы плавсредства береговой базы эскадры, в том числе водолазный бот ВРД-382, который прибыл к причалу № 2 и находился в готовности к спуску водолазов, вызваны пожарная команда гарнизона, санитарные машины и аварийно-спасательный отряд ГБ. По докладу водолазов ВРД-382, первый спуск для подъема затонувшего человека из аварийно-спасательной партии, старшины 2-й статьи Ливеранта произведен в 9.30, т. е. сразу после затопления кормовой части подводной лодки Б-37. Средства для оказания помощи аварийным кораблям были вызваны своевременно, однако аварийные партии для спасения личного состава подводной лодки Б-37 были вызваны с опозданием. Организованное спасение началось в 9.15. Единого руководства по спасению личного состава не было. Конкретных задач руководящему личному составу, находящемуся на причале, по организации и руководству спасения не ставилось.

Одновременно с этим экспертная комиссия отмечает

нерешительные и неправильные действия командира подводной лодки Б-37 капитана 2-го ранга Бегебы, который вместо принятия решительных мер для выяснения обстановки от отдраивания концевых отсеков самостоятельно докладывал по телефону и фактически наблюдал за быстро нарастающим ходом событий.

ВЫВОДЫ: При наличии организованной борьбы с аварией на подводной лодке Б-37 и при использовании личным составом кормовых отсеков индивидуальных средств защиты представилось бы больше возможности для сохранения жизни людей, находящихся в этих отсеках. При своевременных мерах и четком управлении спасением представлялась возможность извлечь большое количество пострадавших из подводной лодки до погружения носовой части. Председатель экспертной комиссии контр-адмирал Матвеев, члены комиссии: контр-адмирал Пасхин, капитаны 1-го ранга Козик, Дицкий».

Пока члены государственной комиссии занимались опросами свидетелей катастрофы, прибывший в Полярный начальник аварийно-спасательной службы ВМФ легендарный контр-адмирал Н.П. Чикер уже осмотрел затонувшую Б-37.

После первого же подводного осмотра стало ясно, что подъем затонувшей Б-37 будет сложным, несмотря на двенадцатиметровую глубину у пирса. Дело в том, что лодка легла килем на гранитную скалу и завести стропы для крепления понтонов было очень сложно. Для этого предстояло прорубать тоннели в скальном грунте под днищем лодки. Тоннели пробивали гидромониторами, после чего через них протаскивали проводники и стропы. Одновременно начали откачку воды из затопленного 7-го отсека. Постепенно уровень воды в нем снизился до полутора метров.

Когда протянули стропы и подвели понтоны, лодка была оторвана от грунта. После подвсплытия Б-37 отбуксировали к 1-му плавпирсу, где, перестрапливая, были осуществлены окончательное продувание и всплытие лодки.

Из воспоминаний бывшего командира БЧ-5 Б-37 Г.А. Якубенко: «Через некоторое время прибыли водолазы из аварийно-спасательной службы поселка Роста, и с их помощью началась эвакуация погибших из затонувшей ПЛ. До подъема ПЛ (а подняли ее только на 10-е сутки) тела всех погибших, за исключением личного состава 1-го и 2-го отсеков, были извлечены, т. е. извлекли всех тех, кого нашли. После подъема ПЛ ее на понтонах отбуксировали в Западную Лицу (подальше от людских глаз) и там поставили в плавдок, где отрезали носовую часть вплоть до третьего отсека. Так как переборка между вторым и третьим отсеками была повреждена, в доке наварили новую

переборку. Повреждений в прочном корпусе больше не было, от лодки осталось пять отсеков из семи. Первого и второго отсеков после взрыва как таковых не было. Во время доковых работ были обнаружены останки нескольких человек в районе второго отсека. Эти останки забирал катер и увозил их в Полярный, где они и были захоронены в братской могиле, в которой были похоронены погибшие члены экипажа. После того как устранили все течи, лодку вывели из дока, какое-то время она оставалась в Западной Лице. Когда убедились, что вода в прочный корпус не попадает, ее отбуксировали в Росту на корабельное кладбище».

Одновременно шли обследование и подготовка к подъему соседней С-350. Там обстановка была намного легче с Б-37, на «эске» повреждений все же было намного меньше, чем у ее соседки, да и затопленными были всего лишь два носовых отсека.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке О.К. Абрамова: «Долго разбирались в причинах отрыва двух первых отсеков, пока не установили, что уже после сдачи С-350 на Сормовском ССЗ было принято решение о дополнительном креплении прочного корпуса в районе перехода с большего диаметра на меньший (между 2-м и 3-м отсеками). Укрепить переход планировалось кницами, но этого не сделали – насколько я знаю, ни на одной лодке пр. 633 это решение не было выполнено!

ГК ВМФ адмирал флота С.Г. Горшков приказал причину отрыва двух первых отсеков оформить протоколом, и приказание было выполнено! На мой вопрос, почему протокол составляется в одном экземпляре, он ответил: «Так надо!» Утвердили протокол ГК ВМФ и, кажется, зам министра судостроения. Внизу куча подписей… последняя – моя. До сих пор вижу погибших друзей и этот протокол, уместившийся на одном листе бумаги – еще и место свободное осталось.

После этой трагедии мы, офицеры экипажа, детально изучили свои действия во время аварии и в результате пришли к выводу, что сравнительно малые потери произошли благодаря высокому уровню подготовки всего личного состава подводной лодки и цепи случайностей. Надо сказать (это наше твердое убеждение), что если бы дополнительное крепление отсеков (32-мя кницами) было произведено еще до взрыва, личный состав 2-го отсека остался бы жив (а там из 11 погибших было 8 человек!).

Высокая выучка экипажа С-350 появилась благодаря тому, что после приема подводных лодок в 1959 г. он совершил большое количество сложнейших походов (испытания проекта на полную автономность, проверку на мореходность, участие в учении «Метеор», стрельбу 6-торпедным залпом с глубины 100 м –

впервые в СССР!). Экипаж имел огромный опыт действий в самых невероятных условиях. Должен сказать, что уровень подготовки экипажа Б-37 был не ниже, но ни мы, ни они с ситуациями, похожими на случившееся 11 января 1962 г., не встречались».

Из акта обследования С-350: «1-й отсек. Концевая прочная штампосварная сферическая переборка на 17 шпангоуте смята по правому борту, имеет трещины по сварным швам варки комингсов торпедных аппаратов в переборку, комингсы торпедных аппаратов деформированы и смещены в сторону левого борта. Обшивка прочного корпуса в районе 18–29 шпангоутов имеет разрыв, размером 1200–3000 мм и вмятину площадью 10 кв. м. 2-й отсек. Сварной шов стыка в районе 48–49 шпангоута разорван по периметру по длине около 80 %. Сварной шов в районе 50–51 шпангоутов имеет трещину в верхней части длиной 3000 мм. Наружные шпангоуты прочного корпуса деформированы. Легкий корпус, носовая часть с оборудованием и устройствами до 20-го шпангоута, включая цистерну главного балласта № 1, оторвана Разрушены и повреждены цистерны главного балласта № 2,3,4,5 и топливные цистерны № 2 и 3. Длина разрывов швов достигает от 1,5 метра до 5 метров… Носовые горизонтальные рули, шпилевое и якорное устройство сорваны и утоплены. Аккумуляторная батарея залита морской водой. Электродвигатель шпиля сорван с фундамента и сдавлен торпедными аппаратами. Электродвигатель ЭТ-80 сорван с фундамента. Передние трубы носовых торпедных аппаратов вместе с приводами сорваны до комингсов прочной переборки. На торпедных аппаратах № 1, 3 сорваны задние крышки. Торпедные аппараты № 1, 3, 5 имеют смещение в сторону левого борта.

Группа дефектации определила, что: «Прочный корпус 1-го и 2-го отсеков вместе со штампосварной сферической переборкой с 17 шпангоута до 51 шпангоута с прилегающим легким корпусом восстановлению не подлежит. <…> 2. Системы и устройства в 1-м и 2-м отсеках восстановлению не подлежат. 3. Электрооборудование вспомогательных механизмов 1,2, 3, 4 отсеков, не имеющих механических повреждений, подлежит немедленному демонтажу, разборке и тщательному дефектованию. 4. Торпедное вооружение в 1-м отсеке восстановлению не подлежит. Приборы управления торпедной стрельбой 1-го, 3-го отсеков подлежат замене. 5. Аппаратура радиосвязи, гидроакустики, радиолокации и штурманского вооружения требует демонтажа и дефектования».

Трагические параллели

Сегодня трудно сказать, о чем думал командующий Северным флотом адмирал А.Т. Чабаненко, когда выслушал доклад об обстоятельствах трагедии в Полярном Вспомнил ли он о как две капли воды схожей трагедии, происшедшей два десятка лет назад на Тихом океане?

Мне думается, что вспомнил.

…В 1942 году Николаевск-на-Амуре был далеким тыловым городом. Устье Амура, куда уж дальше от фронта! Однако совсем рядом на океанских просторах шла яростная борьба Японии и США, и еще далеко не ясен был исход этого военно-морского поединка. Периодически у наших территориальных вод появлялись японские корабли и самолеты. Объявлять войну СССР Япония не осмеливалась, но свою враждебность демонстрировала в каждом удобном случае.

Так как японская угроза нападения была весьма реальной, устье Амура стремились надежно защитить. Специально созданная Николаевская военно-морская база отвечала за оборону Амурского лимана, Сахалинского залива, северной части Татарского пролива, за город и его порт. К середине 1942 года система обороны устья великой реки включала: минные заграждения, 12 торпедных катеров, дивизион зенитных орудий, а также оборудованную стоянку для подводных лодок, куда посменно приходили на дежурство тихоокеанские «щуки». В Николаевске подводные лодки пополняли запасы топлива, продовольствия, воды, проводили текущий ремонт. 18 июля 1942 года у причала Николаевска стояли две подводные лодки, Щ-118 и Щ-138, которые готовились к выходу в море на отработку действий в составе группы. Щ-138 считалась самой современной на флоте. Только в январе 1942 года она вошла в состав флота, вступила в строй, предстоящий поход должен был быть для нее первым.

Тихоокеанцы старались осваивать новейшие тактические приемы воюющих флотов. Выйти в море на лодках должны были и представители вышестоящих штабов, чтобы оценить, насколько возможно организовать реальное взаимодействие двух субмарин в боевой обстановке. Выход в море был назначен на вторую половину дня.

А ровно в семь часов утра неожиданно прогремел мощнейший взрыв. Потом оставшиеся в живых моряки и очевидцы расскажут, что было два, а не один взрыв и что второй был значительно мощнее.

Над акваторией порта поднялся высокий столб дыма, а в воздухе кружились какие-то обломки. В жилых домах, выходящих к береговой черте, вылетели все стекла.

Всего за несколько минут до взрыва экипажи обоих «щук» занимались повседневными рутинными делами. Личный состав лодки Щ-138 после побудки был занят стиркой белья. Около семи часов утра бачковые накрыли столы, и команда приступила к завтраку в шестом и седьмом отсеках. За несколько секунд до взрыва в лодке внезапно потух свет. Сам взрыв внутри лодки прозвучал глухо, а вот чудовищная взрывная волна, через несколько секунд ворвавшаяся в отсеки, крушила и убивала всех на своем пути.

Как впоследствии оказалось, это был взрыв запасных стеллажных торпед во 2-м отсеке. В результате взрыва была полностью уничтожена носовая часть подводной лодки, механизмы и оборудование 1-го, 2-го, 3-го и частично 4-го отсеков. Части прочного и легкого корпуса были разорваны на крупные и мелкие куски и отброшены взрывом на расстояние в радиусе до километра. Вместе с ними разлетелись и баллоны ВВД. Лишь благодаря счастливой случайности никто не был ими ранен и убит. После взрыва Щ-138 затонула по рубку в течение каких-то 10 секунд.

По словам матроса Щ-138 Боровика Николая Петровича, который в момент взрыва находился в 7-м отсеке, часть экипажа лодки успела задраиться в районе 6-го и 7-го отсеков. Несколько часов они неподвижно лежали на полу и ждали в полной тишине помощь и дождались подъема краном. В момент подъема пятеро матросов (весь экипаж 7-го отсека), среди которых был и Боровик Н.П., открыли люк, выпрыгнули из лодки и поплыли к берегу. Далее лодка сорвалась с крана и пошла на дно, оказавшись могилой для остававшихся внутри подводников. Этому крану поднять лодку было не под силу. Когда послали за новым, более мощным краном, обрадоваться завершению подъема в 6-м отсеке уже не мог никто. Большое количество погибших связано еще и с тем, что накануне поступил приказ всему экипажу прибыть и занять свои места, что было не типично для учебной лодки. В момент аварии на лодке находился практически весь экипаж. Выживших пятерых матросов обещали представить к наградам, но не наградили. «Везучий 7-й отсек» добровольцами ушел на Сталинградский фронт мстить за погибших товарищей. Они были уверены, что это – диверсия. Все матросы были приписаны Днепровской флотилии, находящейся в это время под Сталинградом Боровик Н.П. в ее составе дошел до Берлина. Судьба остальных матросов нам не известна. В 1993 году ушел из

жизни бывший матрос Н.П. Боровик, возможно, последний из тех, кто пережил ту давнюю трагедию.

Личный состав Щ-118, стоявшей бортом к взорвавшейся лодке, также в это время пил утренний чай. Командир лодки и комиссар БЧ-5 находились на палубе. Взрывом их сбросило за борт, однако оба остались живы. Основной удар приняли на себя носовые и центральный отсеки лодки. Здесь в это время находились командир 8-го дивизиона подводных лодок капитан-лейтенант А.П. Шатов и флагманский штурман 3-й бригады подводных лодок капитан-лейтенант

П.П. Малинин. С ними военком лодки политрук В.К. Данилов, штурман лодки лейтенант Н.Н. Фатеев, минер лейтенант М.П. Кандриков. Офицеры проводили инструктаж командиров отделений, старшин 2-й статьи С.М. Краснова, Н.В. Сероштана и М.Д. Сорокина. Все эти восемь человек погибли практически сразу. Прочный корпус Щ-118 в носовой части был мгновенно разрушен, в левом борту образовалась большая пробоина. До взрыва подводная лодка Щ-118 стояла с открытыми верхним рубочным люком и люком первого отсека, были открыты и переборочные двери между всеми отсеками. Завтракавшие в это время в четвертом и пятом отсеках подводники услышали взрыв, сопровождаемый мощным сотрясением корпуса. Спустя несколько секунд послышался шум поступающей в прочный корпус воды. Захватив всех контуженых и оглушенных, подводники стали переходить в кормовые отсеки. Была попытка задраить дверь, ведущую из 5-го в 4-й отсек, но в результате деформации замка сделать это не удалось. Через 15 секунд после взрыва лодка полностью затонула прямо у пирса. Впоследствии в материалах комиссии расследования было отмечено, что среди подводников Щ-118 не было никакой паники, все действовали уверенно, оказывая помощь друг другу. Только убедившись, что в 4-м и 5-м отсеках никого не осталось, а в носовые отсеки пробиться невозможно, подводники сосредоточились в 6-м и 7-м отсеках, задраили дверь из 6-го в 5-й отсек и верхний и нижний кормовые люки. Произвели перекличку. В наличии оказались двадцать человек. Вскоре сверху послышались стуки в корпус. Люди приободрились, понимая, что уже предпринимаются меры для их спасения. Вскоре к месту аварии Щ-118 подошел водолазный бот, и водолазы начали обследовать лодку. Подводники стуком сообщили о себе. Затем подошел плавучий кран, вначале он занимался подъемом Щ-138 и только потом приступил к подъему Щ-118. Долго не удавалось подцепить корму лодки. Шло время, и запасы кислорода в отсеках подходили к концу. Среди оказавшихся в западне моряков было много раненых и

контуженых, они первыми начали терять сознание. Только через долгих пять часов плавкрану удалось поднять корму лодки над водой. Стуком в отсеки дали знать, что можно отдраиваться. Отдраили верхний кормовой люк, затем через несколько минут из него появился первый матрос. Как вспоминают очевидцы, несколько человек из выживших были совершенно седыми…

Всего на Щ-138 погибли 35 человек во главе с первым и последним ее командиром капитан-лейтенантом В.И. Гидульяновым Остались в живых комиссар лодки, который был болен и лежал в госпитале, и командир БЧ-5, вызванный в техотдел ВМБ. Кроме них, в живых остался и помощник командира Щ-138 лейтенант П.С. Егоров, который в это время обязан был находиться на борту лодки. Внятно объяснить причину своего отсутствия помощник командира так и не сумел. В первый же день он был взят под арест, а на следующий день в камере покончил жизнь самоубийством. До сих пор в деле П.С. Егорова окончательной ясности нет. Никаких признательных показаний он не давал. Можно ли его отсутствие на лодке считать доказательством его вины, тоже вопрос. Один из ветеранов флота рассказывал мне, что в свое время среди подводников-тихоокеанцев ходили слухи о какой-то предсмертной записке Егорова. Но никто этой записки никогда не видел в глаза и не знает, что было в ней написано, да и была ли эта записка вообще? Утверждение, что Егоров свел счеты с жизнью только потому, что был террористом и агентом японской разведки, до конца не доказано. Поставить точку в жизни лейтенант мог и потому, что остался в живых, когда погибли все его товарищи, и на него пало подозрение во взрыве своей лодки.

На Щ-118 во время взрыва погибли восемь человек, бывших в момент взрыва в носовых отсеках. Все погибшие подводники с двух лодок были похоронены на городском кладбище Николаевска-на-Амуре. Лейтенант Егоров был похоронен на том же кладбище, что и остальные подводники, но без воинских почестей и отдельно ото всех, в самом дальнем углу кладбища.

Расследование трагедии началось в тот же день по свежим следам. В состав комиссии вошли опытные офицеры-подводники и инженеры, прибывшие из Комсомольска-на-Амуре, Советской Гавани и Владивостока. Одним из членов комиссии были капитан 1-го ранга Чабаненко. Вначале члены комиссии выдвинули пять возможных версий причин взрыва. Однако по мере расследования и изучения обстоятельств взрыва четыре версии вскоре были отвергнуты: это неумелое обращение с боезапасом, влияние гремучего газа с аккумуляторных батарей, самопроизвольный взрыв одной из торпед и детонация от взрыва заряда,

установленного снаружи корпуса лодки (для этого необходим был заряд не менее 12 килограммов). Изучив все обстоятельства и детали происшедшего, обследовав район эпицентра взрыва, комиссия пришла к выводу, что взрыв боезапаса во втором отсеке подводной лодки Щ-138 мог произойти только с помощью подрыва зарядом не менее 600 граммов, приложенного вплотную к одной из торпед или в оболочку запального стакана.

Окончательный вердикт комиссии был таков – катастрофа является результатом диверсионного акта. В документах расследования было отмечено, что если считать взрыв результатом диверсии, то необходимо признать, что время и место для диверсии были выбраны исключительно расчетливо и грамотно. Во-первых, до выхода в море обеих лодок оставались какие-то часы, так что такой удобный случай диверсантам вряд ли бы представился. Во-вторых, им было известно, что буквально за сутки на обе лодки был догружен запас торпед. В-третьих, в ночь на 18 июля недалеко от подлодок у того же причала, буквально в десятке метров была пришвартована баржа «Славянка», на которую началась загрузка боеприпасов: мин, артиллерийских снарядов и пр. При взрыве на лодке швартовые тросы «Славянки» были перебиты осколками, корпус пробит в нескольких местах, сама баржа взрывной волной была отброшена на несколько десятков метров к центру бухты, где затонула на мелководье. Но, к счастью, погруженные на нее снаряды и мины не сдетонировали. Вероятно, исполнители хорошо и точно знали время загрузки «Славянки» и надеялись, что не только взорвутся торпеды на соседней лодке, но и боеприпасы, погруженные на «Славянку». Трудно представить, сколько было бы жертв и разрушений, если бы это случилось. К счастью, ни одна торпеда на лодке Щ-118 не сдетонировала. Да и на злополучной Щ-138 взорвались только торпеды во втором отсеке, где произошла диверсия. Что касается торпед в носовых и кормовых торпедных аппаратах, то они остались невредимыми…

Через три дня после подъема Щ-138 во время шторма лодка вновь затонула. Повторно лодка поднята 29 сентября 1942 года и отправлена на слом Потеря для Тихоокеанского флота новейшей из субмарин была весьма ощутима.

Что касается Щ-118, то ее довольно быстро подготовили для перехода в Советскую Гавань, а затем во Владивосток на капитальный ремонт. После ремонта лодка вошла в состав флота и успешно плавала до середины 50-х годов.

Ныне в Николаевске открыт памятный знак погибшим при исполнении служебных обязанностей морякам подводных лодок Щ-118 и Щ-138. На черной мраморной плите имена погибших

подводников.

Между трагедиями в Николаевске и в Полярном ровно двадцать лет, однако обстоятельства событий в июле 1942 года почти как две капли воды похожи на столь же трагические события в январе 1962 года, вплоть до деталей: взрыв торпед в носовом отсеке, разлетающиеся на километр осколки прочного корпуса и баллоны ВВД, повреждение и затопление стоящей рядом подводной лодки, даже отсутствие по служебной необходимости на боргу взорвавшейся субмарины командира БЧ-5. Так же как и Б-37, Щ-138 должна была отправиться в свой первый дальний поход. Так же как и в Николаевске, после трагедии в Полярном одна из лодок (взорвавшаяся) больше не восстанавливалась, а вторая (находившаяся рядом и получившая повреждения) после ремонта еще долго служила Отечеству. Да и адмирал А.Т. Чабаненко, как выясняется, участвовал в обеих комиссиях по расследованию обстоятельств катастроф. Впрочем, если в первом случае он присутствовал как сторонний эксперт, то во втором – как командующий флотом и нес полную ответственность за случившееся.

Впрочем, в последствиях двух катастрофах есть и существенное различие. В 1962 году командира Б-37 никто даже не пытался упрекнуть в подрыве собственной лодки, да и вообще версия о диверсии в Полярном была отвергнута почти сразу, в то время как в 1942 году в Николаевске она была признана наиболее вероятной. Может, все зависело от ситуации в стране? Вспомним, что июль 1942 года – это время тягчайших испытаний! Только что рухнул фронт под Харьковом, где окруженными и уничтоженными оказались сразу несколько армий. Именно в июльские дни 1942 года трагически заканчивалась героическая оборона Севастополя, а в полярных водах немцы добивали конвой PQ-17, и испуганные потерями англичане надолго лишили нас военной помощи. Именно в эти дни немецкие танки уже рвались к Сталинграду… судьба государства, судьба народа висела тогда на волоске. Надо ли говорить, насколько нервы были у всех на пределе! Да и шпиономания в то время на Дальнем Востоке была повсеместной. Впрочем, может, все обстояло именно так, как указала в своих выводах комиссия, и теракт действительно имел место, как и правильно был определен его исполнитель. Мирное время – это одно, и совсем иное – время военное.

В феврале 1945 года на Черноморском флоте во время стоянки в Поти на подводной лодке ТС-2 (бывшая румынская S-2 «Marsuinul») взорвался торпедный боезапас. Лодка почти мгновенно затонула. Погибли 14 человек. Оргвыводов, однако, не последовало, так как причину взрыва установить не удалось.

Через восемь дней лодку подняли, но в боевой состав уже не вводили, и в 1950 году она была исключена из состава флота.

Вспоминал ли адмирал Чабаненко в феврале 1962 года о событиях июля 1942-го и февраля 1945 года? Мне думается, что вспоминал.

Судьбы кораблей и людей

После обследования поднятой С-350 было принято решение осуществить полное восстановление подводной лодки. В отношении Б-37 поначалу никакого решения вынесено не было. Однако когда 25 января лодка была поставлена в док и обследована, то размеры и степень ее разрушения оказались столь огромными, что ни о каком восстановлении корабля уже не могло быть и речи.

Восстановительный ремонт С-350 продолжался почти два года на СРЗ в Мурманске. Относительно экипажа С-350 в материалах государственной комиссии значится: «После аварии морально-политическое состояние личного состава здоровое, личный состав стремится лично участвовать в работе по подъему и восстановлению подводной лодки».

После этого лодка в ноябре 1964 года вошла в боевой состав отдельной бригады подводных лодок в Росте. После чего была передана в состав Черноморского флота. В сентябре 1966 года С-350 перешла из Беломорска по внутренним водным путям на Черное море, где вошла в состав бригады подводных лодок в Севастополе. В августе 1977 года ее переименовали в СС-350, а еще через месяц включили в подкласс опытовых подводных лодок и зачислили в 475-й дивизион подводных лодок в Феодосии. В июле 1982 года СС-350 была исключена из состава ВМФ, 1 октября того же года был расформирован и ее экипаж. Сама же лодка была переоборудована в учебно-тренировочное судно и получила наименование УТС-350 и находилась в Южной бухте Севастополя. Весьма примечательно, что субмарина, пережившая страшную катастрофу, на исходе своей службы сама стала учебным судном, призванным обучить подводников спасаться с затонувших подводных лодок. После распада СССР и раздела Черноморского флота между Россией и Украиной УТС-350 была на буксире отведена в дальний угол Севастопольской бухты на базу «Главвторчермет» в Инкермане, где ее разделали на металл.

Относительно обеспечения квартирами жен и детей погибших подводников министр обороны дал указания командующим флагов и округов, на территории которых просили выделить им жилье вдовы погибших, о скорейшем решении данного вопроса.

Вот образец распоряжения, направленного министром обороны командующим округам, в расположении войск которых пожелали получить жилье вдовы погибших моряков: «Командующему войсками Прибалтийского военного округа. Обеспечьте жилплощадью в г. Риге до 20 февраля 1962 г. семью

погибшего при исполнении служебных обязанностей на Северном флоте капитан-лейтенанта Базукина Н.П.

– жену Базукину Майю Антоновну. Состав семьи – 2 человека. Адрес выделенной квартиры (комнаты), с указанием размера жилой площади, сообщите командующему Северным флотом. В копии начальнику Главного штаба ВМФ. Маршал Советского Союза А. Гречко».

К концу февраля 1962 года квартиры были выделены. Оговоримся, что тогдашние нормы жилплощади были таковы, что на вдову с ребенком выделялась однокомнатная квартиры, с двумя детьми – двухкомнатная и т. д. Разумеется, что поначалу вдовы были рады и этому. Но впоследствии, когда дети стали вырастать, семьям погибших подводников еще пришлось столкнуться с жилищными трудностями.

Из воспоминаний адмирала флота В.А. Касатонова, бывшего в ту пору командующим Черноморским флотом: «Был обычный февральский вечер, и мы с женой сидели у телевизора, когда раздался звонок по закрытому телефону. Звонил сам Хрущев. Поздоровавшись, Никита Сергеевич сразу начал с главного:

– Мы, Владимир Афанасьевич, строим сейчас на Севере большой атомный флот, с помощью которого будем скоро угрожать Америке, но на Северном флоте беспорядок. Буквально недавно прямо у причала взорвались две подводные лодки. Резонанс и в ЦК, и в Правительстве крайне тяжелый. После «Новороссийска» это самая тяжелая катастрофа. Кроме того, мне известно, что тамошний комфлота Чабаненко атомными лодками совершенно не занимается, считает их недоработанными, ведет перепалку с Горшковым. А вы подводник, на Черном море навели порядок, так что собирайтесь на Север, принимайте флот, осваивайте атомные лодки!

Опыт службы подсказывал, что если первое лицо государства звонит в воскресный день прямо домой, то вопрос не только срочный, но уже и решенный.

– Слушаюсь, Никита Сергеевич! – ответил я, но спросил: – А как предстоящие выборы? Я ведь баллотируюсь в Верховный Совет от Крыма.

– Народ вас знает и уважает! – выдохнули на другом конце трубки. – Выберут вас, не беспокойтесь!

Сразу же позвонил первому заместителю вице-адмиралу Чурсину.

– Серафим Евгеньевич, принимай флот!

– Надолго? – осведомился Чурсин.

– Насовсем!

Несколько секунд молчания. Ясно, что Чурсин в

замешательстве. Затем тревожный вопрос «что случилось?» В общих чертах пересказываю ему разговор с Хрущевым.

– Что ж, теперь ясно! – слышу в трубку уже радостный голос своего заместителя и однокашника. – Спасибо. А то уж думал, что на пенсию уйду вице-адмиралом.

– Представление на тебя оформим завтра. Спокойной ночи! – говорю я, вешая трубку.

Но какая тут спокойная ночь! Ясно, что и мне, и Чурсину теперь не уснуть до утра.

На следующий день, едва приехав в штаб флота, позвонил Горшкову. Оказалось, что информацию о решении Хрущева он получил всего несколько минут назад.

– Вылетай по готовности, но не тяни! – подтвердил он.

Спустя два дня, сдав дела, попрощавшись и сфотографировавшись с сослуживцами, мы с женой сели в самолет и вылетели на Северный флот. В полете погода, однако, ухудшилась. Над Украиной стоял мощнейший циклон. Нам было предложили сесть в Харькове, но мы решили вернуться в Севастополь. Следующим утром снова самолет и снова курс на Север.

В полете есть время подумать. Глядя на проносившиеся за иллюминатором облака, я вспоминал… Разумеется, истинные причины снятия Чабаненко были вовсе не в его нелюбви к атомному флагу, хотя наши первые атомоходы командующий Северным флотом явно недооценивал, дело было совершенно в ином И я, и Горшков, и Чабаненко были однокашниками по училищу имени Фрунзе, и отношения между нами были, в общем-то, неплохие На «ты» и по дружески общались между собой и Горшков с Чабаненко, когда первый командовал Черноморским флотом, а второй Северным. Но едва Горшкова назначили первым заместителем Кузнецова, отношения между ними изменились. Кто был тому виной – судить не берусь. С тех пор отношения Горшкова с командующим Северным флотом были весьма прохладными и строго официальными. Но всем нам было ясно, что Чабаненко рано или поздно будет убран подальше с глаз. Поводом же к снятию комфлота с должности стало трагическое происшествие в Полярном, когда во время проворачивания взорвалась боевая торпеда. Погибло много людей, а одна из поврежденных подводных лодок больше не подлежала восстановлению. Тогда-то и встал вопрос о немедленной замене Чабаненко.

Как бы то ни было, но мне предстояло, прибыв на Север, начинать свою деятельность с устранения последствий полярнинской трагедии. Невесело подумалось, что, наверное,

такой уж у меня крест. В Севастополе я начал с «Новороссийска», а на Северном флоте – со взрыва лодки. Но затем вспомнилось и другое, ведь Северный флот – это наши первые атомные лодки, новейшая и еще малознакомая подводнику старшего поколения техника. Север – это океанский размах, да и самостоятельности там все же побольше Курортов в Заполярье нет, а следственно, и «проверяющих» гораздо меньше, чем на Черном море. В общем, все идет, как и должно идти у моряка, ну, а к трудностям мне не привыкать! Командир самолета сообщает, что заходим на посадку…»

О первых шагах адмирала Касатонова на Северном флоте и о его участии в судебном процессе над командиром Б-37 мы уже писали выше.

Как часто бывает во время трагедий, высшие силы порой безжалостны к одним и, напротив, непостижимым образом спасают других. Замполит капитан-лейтенант Виктор Золотайкин, переведшись с тральщика, прослужил на Б-37 всего три дня. Третий день стал для него последним Золотайкина нашли без головы во втором отсеке, втиснутым в сплющенный батарейный автомат. Зато ветеран лодки мичман Лега, наоборот, уцелел. Накануне в нему приехала невеста, и именно в день катастрофы он отпросился у командира на регистрацию в городском ЗАГСе.

Как мы уже знаем, судьба уберегла и старшину 2-й статьи Чехова. К сожалению, в то время не существовало такого понятия, как психологическая реабилитация. Ужас пережитого, воспоминания, как он карабкался по трапу, по трупам уже погибших товарищей, так подействовали на Чехова, что он впоследствии не нашел в себе сил оправиться от происшедшего. Вскоре после увольнения в запас бывший старшина полностью спился.

Во время расследования выявилась и трусость спасшегося матроса Параскана. Выскочив из горящей лодки, он спрятался в одной из казарм, где потом его не без труда разыскали. Разумеется, бегство Параскана ничего изменить в ситуации не могло, а потому Главнокомандующий отверг желание некоторых ретивых начальников привлечь перепуганного матроса к суду.

– Жив остался, и ладно! Оставьте мальчишку в покое! – якобы сказал адмирал флота Горшков.

Еще одной невольной жертвой катастрофы стал и матрос электрик с береговой базы. Утром он возился в силовом щите и включил какой-то рубильник. Именно в этот момент раздался взрыв. Бедный мальчишка прибежал в штаб эскадры и уверял всех, что это именно он случайно рубильником взорвал лодку. От него отмахивались: не до тебя сейчас. И зря. Бедный матрос

настолько переживал случившееся и свою несуществующую вину, что повредился сознанием и впоследствии был комиссован с умственным расстройством

Что касается судьбы А.С. Бегебы, то он впоследствии преподавал в Бакинском ВВМУ, стал капитаном 1-го ранга. После развала СССР вернулся в Полярный, где жила его дочь. В последние годы жил в Петербурге, где и скончался в декабре 2002 года.

Памятная доска с именами погибших подводников Б-37 и С-350 ныне установлена в Морском соборе Санкт-Петербурга.

Послесловие

Что ж, трагедия произошла, и ее виновники понесли заслуженное наказание. Но ведь, кроме виновников трагедии, кроме тех, кто растерялся в первые минуты после взрыва, были еще и те, кто, невзирая на смертельную опасность, до конца исполнил свой воинский и человеческий долг. Почему же о них в итоговой бумаге государственной комиссии не было сказано ни слова? Почему эти герои, хотя бы те, кто погиб, даже не были представлены к наградам? Ответа на этот немаловажный для всех нас вопрос, мы уже никогда не узнаем Поразительно, но члены государственной комиссии совещаются, отзывать или не отзывать наградные листы на командование эскадры, допустившее гибель двух новейших подводных лодок, но ни у кого не возникает даже мысли хоть как-то отметить тех, кто рисковал собой, спасая товарищей!

При этом многие начальники себя никогда не обделяли. Посмотрите многие парадные портреты, маршал Жуков обзавидуется! Да дело даже не в орденах и медалях! Дело в элементарном уважении к людям, которые, не думая ни о каких наградах, жертвовали собой.

Чем, как не подвигом, являются быстрые и грамотные действия командира С-350 капитана 2-го ранга Абрамова, который в тяжелейшей ситуации принял единственное правильное решение и так организовал выход экипажа из полузатопленной лодки, что практически спас всех, кто не погиб в момент самого взрыва!

Понял ли старший помощник Б-37 капитан-лейтенант Симонян, когда не смог связаться с центральным постом по телефону, что произошло что-то страшное? Думаю, что понял! Но, даже зная, что впереди его ждет почти верная смерть, старший помощник все равно бросился туда, где в этот момент в страшных муках гибли его офицеры и матросы! Бросился, чтобы разделить с ними их общую судьбу…

Мы уже говорили о подвиге старшины 1-й статьи Паничкина, который, прибежав с КПП к гибнущему родному кораблю, по личной инициативе, теряя сознание, трижды спускался в задымленный 7-й отсек своей лодки и лишь каким-то чудом остался жив. А не подвигом ли были действия геройски погибших на своих боевых постах матроса Буздалина и старшины 2-й статьи Ливеранта, которые до самого последнего момента поднимали наверх из дымного отсека погибших матросов, отчаянно надеясь, что кто-то из них, быть может, еще жив. Спасти себя при

внезапном погружении лодки на дно у них уже не хватило ни времени, ни сил.

Почему бы даже сейчас, спустя пятьдесят лет, не вспомнить погибших на Б-37 и С-350 ребят и не воздать им должное? Пусть эта документальная повесть позволит нам еще раз вспомнить о них. Спасибо вам, ребята, и да пусть будет вам пухом стылая Кольская земля.

Мы дети войны и глубин.
Мы были нигде и везде…
Мы нынче лежим в черноте
Раздавленных морем отсеков…
А там, на поверхности, жизнь!
А там, на поверхности, свет!
Примите последний привет
Героев минувшего века!

Словарь военно-морских терминов и сокращений

АСО – аварийно-спасательный отдел
БЗО – боевое зарядное отделение
БПЛ – бригада подводных лодок
БЧ – боевая часть
БЧ-5 – электромеханическая боевая часть
ВВД – воздух высокого давления
ВСОН – вспомогательное судно особого назначения
ВМБ – военно-морская база
ГБ – главная база
ДБШ – длинный бикфордов шнур
ИП – изолирующий противогаз
КПП – контрольно-пропускной пункт
КУ – Корабельный устав
ЛК – линейный корабль
МО – морской охотник
МСЧМ – морские силы Черного моря
МТ – магнитный трал
МТЧ – минно-торпедная боевая часть
Наркомвоенмор – народный комиссар военных и морских дел
НШ – начальник штаба
ОД – оперативный дежурный
ОВР – охрана водного района.
ОДПЛ – отдельный дивизион подводных лодок
ОКР – отдел контрразведки
ПКЗ – плавказарма
ПуТС – прибор управления торпедной стрельбой
РДП – устройство для работы двигателя под водой
РККФ – рабоче-крестьянский красный флот
РТ – рыболовный траулер
РТС – радиотехническая служба
СКР – сторожевой корабль
СНиС – система наблюдения и сигнализации
ССЗ – судостроительный завод
ТА – торпедный аппарат
ТКА – торпедный катер
ТЩ – тральщик
ЦП – центральный пост
ПАС – правила артиллерийской стрельбы
ПА – подводная лодка

ПУАБ – правила управления аккумуляторными батареями
Ф-5 – флагманский специалист электромеханической службы
ЭОН – экспедиция особого назначения
ЭПРОН – экспедиция подводных работ особого назначения